Skrzydlata POLSKA

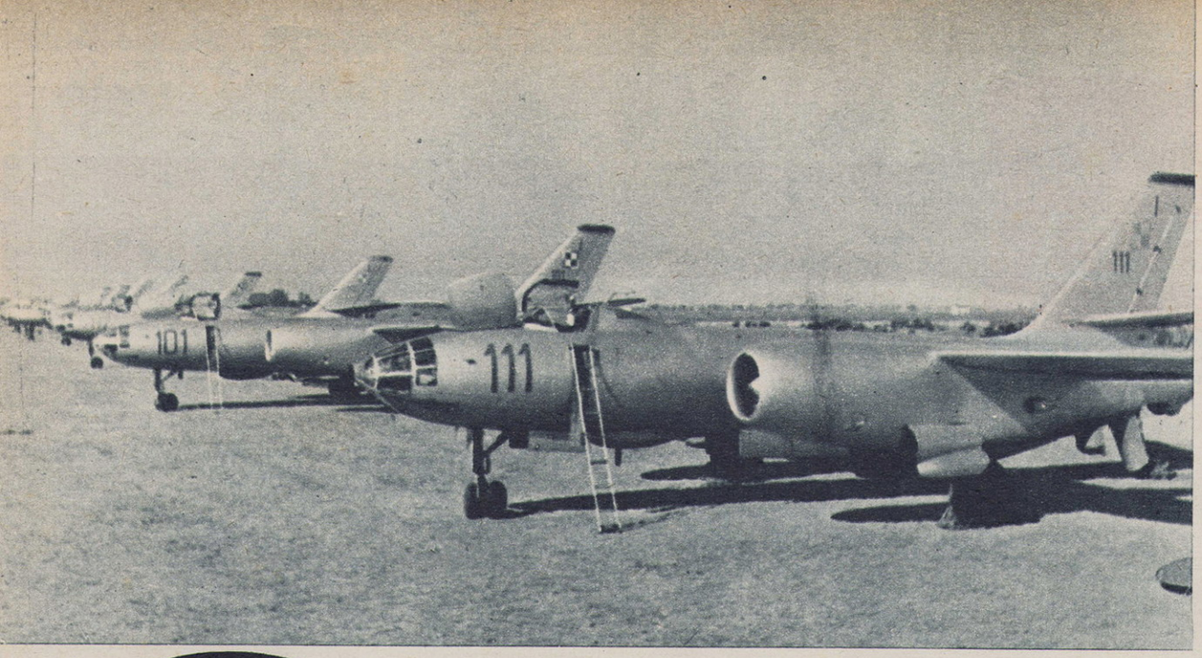
NR 48 (438) • 25.XI.1959 • CENA 2 zł

„TUR" – NOWOCZESNA POLSKA WYCIĄGARKA (str. 5)

JAK SIĘ LATA WE FRANCJI (str. 6)

Z akrobacją na ty (str. 8–9)

Spadochroniarze sportowi w samolocie An-2 przed skokiem. Foto: Marian Kucharski



Polskie samoloty bombowe na jednym z lotnisk. Foto: WAF

ECHA

W Stanach Zjednoczonych, a potem i u nas opublikowano niedawno następującą wiadomość:

„Badania archiwalne odsłoniły między innymi ciekawy fragment z historii amerykańskiego lotnictwa. Jak się okazuje, **pierwszym aeronautą w historii USA** oraz założycielem i dowódcą „Korpusu Sześciu Balonów" — pierwszej lotniczej jednostki Stanów Zjednoczonych A.P. **w 1861 r., był Polak, Tadeusz Sobieski — Sowe.**

Zasługi Tadeusza Sobieskiego dla amerykańskiego lotnictwa potwierdza prof. Jones Bradley, wykładowca inżynierii aeronautycznej na uniwersytecie Cincinnati, który na podstawie historycznych dokumentów badał początki lotnictwa amerykańskiego. Bradley twierdzi, że Polak słusznie może pretendować do tytułu „ojca amerykańskiego lotnictwa".

Mamy więc nowy przyczynek do historii — wkładu Polaków w rozwój lotnictwa na świecie. Zaskakująca to niewątpliwie wiadomość i godna dalszych badań, także przez naszych historyków lotnictwa. Szkoda tylko, że — jak dotąd — ich nie mamy, gdyż naukowo nikt się u nas historią lotnictwa polskiego dotychczas nie zajmuje.

A z badaniami dziejów naszego lotnictwa jest, niestety, u nas źle. Dotychczasowe dwie komisje historyczno-lotnicze, powstałe swego czasu przy Aeroklubie PRL, nie odegrały naturalnie jako ciała społeczne jakiejś większej roli. Bez poparcia materialnego — skończyły w zasadzie na dobrych chęciach, gdyż inaczej być nie mogło. A poza tym bez pracowników nauki nie będzie badań na serio.

Teraz znowu słychać o organizowaniu nowej komisji lotniczo-historycznej, tylko tym razem przy Dowództwie Wojsk Lotniczych.

Ano — jak mówią — do trzech razy sztuka. Może teraz będzie lepiej. Zobaczymy.

IKARUS

DO i OD REDAKTORA

Poduszki po 11 tysięcy złotych sztuka

Kto dziś takich używa? Członkowie nielicznych już królewskich rodzin panujących? Snobi — arystokraci? Ludzie należący do finansjery dolarowej? Nie! Nikt z tych sfer. Poduszeczek w tej cenie — i to wcale nie pod głowę... — używają sportowi piloci w PRL. Blaga? Nie. Bzdura? Tak, ale niestety rzeczywista.

Dość jednak zagadek. Kontrola Cywilnych Statków Powietrznych (KCSP) w Okólniku Nr 8/58 (rozdz. II i III) dopuszcza wykonywanie lotów w dzień na samolotach i śmigłowcach bez spadochronów w przypadkach: a) lotów po kręgu, b) przelotów i trójkątów nawigacyjnych, c) lotów pasażerskich. I dalej — cytuję: „Powyższe nie dotyczy lotów w trudnych warunkach meteorologicznych. Odpowiedzialność za decyzję w tej sprawie nakłada się na kierowników lotów i zawiadowców lotnisk".

Przepraszam! A pilot (lub instruktor w lotach szkolnych) to co? Manekin czy niedźwiedź tresowany, nauczony machania drążkiem? Mówiło się i pisało wiele o zmniejszonym poczuciu odpowiedzialności u pilotów? Ale jak można żądać od myślącego człowieka, aby czuł się odpowiedzialnym za cokolwiek, jeżeli jednocześnie nie ma on nic do powiedzenia nawet w sprawie bezpośrednio go dotyczącej, jak np. oceną sytuacji meteorologicznej? Bądźmy konsekwentni. Albo pilotom pozostawi się możliwości podejmowania decyzji i wtedy będą oni za nie odpowiedzialni, albo decydować będą inni, ale wówczas nie wolno wymagać od pilotów samodzielności, inicjatywy i poczucia odpowiedzialności. I to jest pierwszy aspekt sprawy poduszek po 11 tys. zł sztuka.

Drugi aspekt wiąże się z rozdziałem VI wyżej cytowanego Okólnika KCSP, zabraniającym wykonywania lotów bez spadochronów jeżeli instrukcja eksploatacji danego statku powietrznego wymaga używania spadochronów do lotu. Domyślać się można, że chodziło tu o takie samoloty, na których do każdego lotu spadochron jest wyposażeniem obowiązkowym (np. odrzutowce). Takie samoloty są, ale nie w aeroklubach. Można by się zatem spodziewać trzeźwej interpretacji przytoczonego okólnika. Jak jednak wygląda to w praktyce?

Wiemy dobrze z własnych doświadczeń: w całej Polsce przyjęto jako żelazną zasadę, że jeżeli fotele samolotu przystosowane są do spadochronów, to ich użycie obowiązuje we wszystkich rodzajach lotów na tym typie, z lotami po kręgu, przelotami i wożeniem pasażerów włącznie. Tak więc Okólnikiem objęto wszystkie samoloty za wyjątkiem CSS-13. Gdy doczekamy się w klubach samolotów Jak-12, PZL-101 (rolniczy), Kos, M-2 i innych (w których zgodnie z powszechnym zwyczajem stosuje się fotele z głębokimi miskami), będziemy konsekwentnie również wysiadywać spadochrony bez względu na to czy rodzaj lotu tego wymaga czy nie.

Taka interpretacja Okólnika Nr 8/58 jest typowym asekuranctwem ze strony osób odpowiedzialnych za decyzję w sprawie używania spadochronów, jest także — jak się informowałem — sprzeczna z intencją KCSP. Z całkowitą beztroską przeznacza się spadochronom rolę poduszek siedzeniowych, mimo że spadochron kosztuje ponad 11 000 zł. Może dlatego, że ta niebagatelna suma nie jest wydatkowana z kieszeni wydających „siedzeniowe" decyzje... Gdyby tak było, interpretacja poszłaby w odwrotnym kierunku i jestem przekonany, że nawet w czasie nocnych lotów po kręgu i na trasach spadochrony tkwiłyby w swych szafkach pieczołowicie złożone magazynowo, jako że przedłuża to ich resurs.

Czy naprawdę nikt nie pomyślał, aby „Junaki" i Jaki-18 wyposażyć w tapicerskie poduszki wypełniające głębokie miski foteli? Byłyby one wielokrotnie tańsze niż poduszki-spadochrony. A przecież poduszka tapicerska nie jest nowym wynalazkiem. Spotykamy się z nimi w „Zlinach", a także i nasz przemysł wypuszcza fabrycznie nowe samoloty Jak-12 i PZL-101 zaopatrując je w odpowiednie poduszki.

Wiem z góry jakie argumenty przytoczą oponenci: że życie ludzkie jest cenniejsze od..., że przepisy pisane krwią naszych pilotów... itp. slogany. Jestem członkiem aeroklubu od 26 lat, a pilotem od 23, ale nie słyszałem, aby spadochron uratował kogokolwiek w lotach po kręgu, na przelotach dziennych lub w spacerowych lotach z pasażerami. Można zresztą oprzeć się w tym względzie na statystyce wypadków, która jest w posiadaniu GKBWL.

Znam szereg przypadków, w których załogi (samolotowe i śmigłowcowe też) zostały zmuszone do zabrania spadochronów w przypadkach całkowicie sprzecznych z Okólnikiem Nr 8/58. Nie chcę tu ich jednak przytaczać z różnych powodów.

Raz jeszcze apeluję o zamianę poduszek po 11 tys. zł na tańsze i wygodniejsze.

A. W.

(Nazwisko autora i adres znane redakcji)

Sądzimy, że dyrekcja Aeroklubu PRL ustosunkuje się do powyższej sprawy.
(Red.)

W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

ZSRR Radziecki dwusilnikowy samolot transportowy przybył do radzieckiej stacji naukowej na Antarktydzie im. Łazariewa, po przeleceniu 3 500 km nad niedostępnymi rejonami tego kontynentu. Przelot samolotu, na którego pokładzie znajdował się kierownik ekspedycji A. Dratkin, otworzył nową linię powietrzną wzdłuż wybrzeża lodowego kontynentu. W czasie pobytu na stacji im. Łazariewa lotnicy radzieccy dokonali dwóch lotów rekonesansowych wzdłuż wybrzeża Księżniczki Astrid i w kierunku południowym od stacji do rejonu masywów górskich. Loty te miały na celu wytyczenie trasy dla planowanej wyprawy transarktycznej.

★

HOLANDIA — Jugosłowianie zakupili w Holandii 75 myśliwców odrzutowych F-86K „Sabre", które niegdyś Amerykanie zakonserwowali i pozostawili w magazynach Ypenburg. Piloci jugosłowiańscy przybyli do Holandii i po oblataniu samolotów odtransportowali je drogą powietrzną do Jugosławii.

★

SZWAJCARIA — 36-ciu pilotów wzięło udział w trzecich z kolei mistrzostwach szwajcarskiego lotnictwa wojskowego. Program zawodów obejmował 6 konkurencji m. in. akrobację i zadania taktyczne: ataki na umocnione pozycje, strzelanie do celów z działek i rakiet oraz rozpoznanie. Mistrzem Szwajcarii na rok 1959 został porucznik (leutenant) Paul Leuthold. Sprzęt: samoloty „Hunter", „Vampire", „Venom" i C-36.

★

USA — Trzynasty z kolei amerykański pilot szybowcowy — Robert L. Moore — uzyskał złotą odznakę z trzema diamentami. Pilotów ze Złotą Odznaką Szybowcową jest w USA 86-ciu, zaś pilotów ze srebrną — 350, co jest stosunkowo liczbą niską.

● Budowany w zakładach North American najnowszy myśliwiec przechwytujący dalekiego zasięgu F-108 otrzymał oficjalną nazwę „Rapier".

● Keith Glennan, dyrektor Agencji Aeronautyki i Przestrzeni Kosmicznej USA, oświadczył, że w ciągu najbliższych 14 miesięcy w ramach przygotowań do wystrzelenia „pilotowanego" sztucznego księżyca Stany Zjednoczone dokonają około 20 eksperymentów z pojazdami próbnymi.

★

FRANCJA — Zamówienie na znane odrzutowe samoloty pasażerskie „Caravelle" złożyły Włochy (linie „Alitalia"). Przed Włochami samoloty „Caravelle" zakupiły następujące linie pasażerskie: skandynawskie SAS, szwajcarskie SWISSAIR, fińskie Finnair, brazylijskie Varig, algerskie Air-Algerie i marokańskie Air Maroc.

★

ANGLIA — Rząd brytyjski podał do wiadomości, że czyni starania w celu utworzenia najpotężniejszego wśród państw zachodnich towarzystwa komunikacji powietrznej. W skład towarzystwa, którego nazwa ma brzmieć Commonwealth Air Union, weszłyby wszystkie linie lotnicze Wielkiej Brytanii, Kanady, Indii, Australii, Nowej Zelandii i szeregu innych krajów.

★

WŁOCHY — Przewiduje się uruchomienie w niedalekiej przyszłości komunikacji pocztowej przy pomocy rakiet między Genuą i Hamburgiem (NRF). Czas lotu rakiety — 23 minuty. Prędkość około 2 500 km/h, wysokość lotu 20—25 km. Ciężar rakiety 100 kG, długość 3,2 m. Ładunek poczty — w głowicy rakiety.

Śmigłowiec Mi-4 wylądował na terenie Kremla

11 listopada br. na terenie Kremla w Moskwie wylądował śmigłowiec Mi-4. Moment samego lądowania śmigłowca na Placu Iwanowskim na Kremlu obserwował premier N. S. Chruszczow w towarzystwie wicepremierów F. R. Kozłowa, A. I. Mikojana i D. F. Ustinowa. Było to pierwsze lądowanie śmigłowca na Kremlu i z tego powodu miało ono charakter nieco uroczysty, tym bardziej, że uczestnicy lotu śmigłowcem zostali przyjęci po wylądowaniu przez przywódców partii i rządu Związku Radzieckiego.

Gdy śmigłowiec znalazł się już na Placu Iwanowskim, podkołował pod pałac kremlowski, a następnie wysiedli z niego przewodniczący Komitetu Gospodarczego przy Radzie Ministrów ZSRR P. W. Dementiew i główny konstruktor śmigłowca Mi-4 — M. L. Mil, których powitał N. S. Chruszczow i towarzyszący mu wicepremierzy. Następnie premier Chruszczow wraz z uczestnikami spotkania obejrzał z zainteresowaniem biało - błękitną maszynę. Szczególną uwagę premiera zwróciło bardzo nowoczesne wnętrze śmigłowca, w którym znajduje się 8 wygodnych miejsc pasażerskich. W kabinie pasażerskiej zamontowany jest również telefon, przy pomocy którego w każdej chwili można porozumiewać się z pilotem śmigłowca.

Podczas rozmowy z Chruszczowem M. L. Mil powiedział, że tylko w tegorocznym sezonie letnim tego typu śmigłowce obsługujące wybrzeże mórz Czarnego i Kaspijskiego przewiozły około 100 tysięcy pasażerów, pomimo że — jak to dowodził P. W. Dementiew — lądowiska położone są tam w dość trudnych warunkach terenowych.

Podczas pogawędki z konstruktorem premiera Chruszczowa interesowała możliwość bezpośrednich połączeń śmigłowcowych między większymi miastami i uzdrowiskami, a nawet większymi zakładami wypoczynkowymi lub leczniczymi czy sanatoriami w ZSRR. Wyraził on również pogląd, że byłoby wskazane zwrócić uwagę na konstrukcję i budowę mniejszych śmigłowców dla 3—4 pasażerów, które by mogły spełniać także funkcje gospodarcze, przy pracach rolniczych. Dobrze byłoby, gdyby z takich śmigłowców mogli korzystać technicy hodowlani w Kazachstanie. N. S. Chruszczow oznajmił dalej, że znane mu są już bardzo pomyślne wyniki użycia śmigłowców w dużych winnicach, gdzie Mi-1 zastępował pracę dwustu osób.

Na zakończenie premier Chruszczow pogratulował M. L. Milowi jego udanego śmigłowca, a także ciekawej prezentacji i lądowania na Kremlu, które wykonał pilot N. W. Leszin.

Po tej wizycie na Kremlu Mi-4 wystartował udając się na jedno z lotnisk moskiewskich.

Premier N. S. Chruszczow i wicepremierzy D. F. Ustinow, F. R. Kozłow i A. I. Mikojan oglądają śmigłowiec na Kremlu

KOBIECY REKORD POLSKI
Cztery dalsze diamenty

DNIA 14 listopada br. w Wyczynowej Szkole Szybowcowej w Jeżowie pil. Urszula Śliwak z Aeroklubu Kujawskiego z pasażerką Jadwigą Sabiniak z Aeroklubu Jeleniogórskiego przedsięwzięły udaną próbę ustanowienia kobiecego rekordu Polski w wysokości lotu na szybowcu dwumiejscowym. Nieoficjalny rekord **6 140 m** ustanowiony został na szybowcu dwumiejscowym „Bocian".

W najbliższym czasie dokumentacja rekordowego lotu zostanie przedłożona Komisji Sportowej APRL do zatwierdzenia.

Tego samego dnia w Wyczynowej Szkole Szybowcowej w Jeżowie zdobyli diamenty za przewyższenia ponad 5 000 m pil. pil. J. Jasiński i C. Wasilenia z Aeroklubu Jeleniogórskiego oraz Ludmiła Flądro i Z. Majewski z Aeroklubu Wrocławskiego.

„333"

Ponad 3 tysiące osób chciałoby polecieć w... Kosmos

Po udanych eksperymentach z radzieckimi sputnikami i łunnikami do Międzynarodowej Komisji dla Spraw Komunikacji Międzyplanetarnej przy Radzie Astronautycznej Akademii Nauk ZSRR, a także innych instytucji jak np. Komitetu Międzynarodowego Roku Geofizycznego i Uniwersytetu Moskiewskiego, napływają od wielu osób listy z prośbą o przyjęcie ich na pierwszych astronautów. Listy nadchodzą niemal z całego świata. Do tej pory sama tylko Komisja dla Spraw Komunikacji Międzyplanetarnej otrzymała już ponad 3 tysiące takich listów sponad 40 krajów świata — ze wszystkich krajów Europy, w tym oczywiście nie brak także zgłoszeń z Polski, z USA, Meksyku, Brazylii, Chin, Indii, Japonii i innych.

Są wśród nich zarówno mężczyźni jak i kobiety, dzieci i emeryci. Przeważają jednak zdecydowanie ludzie młodzi.

Niestety, prośby ich nie mogą być obecnie rozpatrywane, ponieważ nie został rozwiązany jeszcze problem bezpiecznego powrotu na Ziemię.

NOWĄ ESKADRĘ MYŚLIWCÓW OTRZYMAŁA BOŃSKA LUFTWAFFE

11 listopada br. odbyły się na lotnisku Leck w Szlezwik-Holsztynie uroczystości rozpoczęcia służby nowej, drugiej z kolei eskadry myśliwców, składających się z 36 samolotów typu „F-86F". W uroczystościach tych brał również udział generalny inspektor Luftwaffe generał Kammhuber. Oświadczył on przy tej okazji, że formowana jest obecnie trzecia eskadra, która w przyszłości będzie stacjonować także w Szlezwik-Holsztynie.

Przy budowie wyciągu narciarskiego na Hali Kondratowej pomaga śmigłowiec

Po raz pierwszy w naszym kraju użyto w dniu 16 listopada br. śmigłowca do transportu materiałów budowlanych na hali Kondratowej, przy budowie narciarskiego wyciągu orczykowego. W tych niezwykle trudnych warunkach górskich, gdzie nawet koń nie mógł dotrzeć, transport materiałów budowlanych odbywał się dotychczas przy pomocy siły ludzkiej. W tej sytuacji budowa wyciągu nie byłaby ukończona na grudzień br., jak to pierwotnie planowano. Obecnie dzięki użyciu śmigłowca budowa zostanie ukończona w terminie. Śmigłowiec zabiera każdorazowo około 1 tony materiałów, a piloci obsługujący śmigłowce kierują je bezpośrednio na miejsce budowy.

REKORD ŚWIATA CHIŃSKICH SPADOCHRONIAREK

Niedawno trzy chińskie spadochroniarki Czan Cyn-wen, Mei Jan i Go Syn-E ustanowiły rekord Chińskiej Republiki Ludowej w dziennym skoku grupowym na celność lądowania z wysokości 1 000 m, osiągając wynik 5,11 m od środka koła. Rekord ten jest lepszy od dotychczasowego rekordu świata.

OBRADY „AIR FRANCE" W WARSZAWIE

W Warszawie obradują przedstawiciele wszystkich wschodnioeuropejskich placówek znanego przedsiębiorstwa lotniczego „Air France". Celem obrad są plany dalszego rozwoju francuskich linii lotniczych w Europie wschodniej. Nie przypadkowo wybrano jako miejsce obrad Warszawę. Nasza stolica bowiem ma stanowić w przyszłości centrum tego rozwoju.

ŁUNNIK III ZAMILKŁ

UCZENI radzieccy odbierający dotychczas sygnały z automatycznej stacji międzyplanetarnej stracili łączność radiową z wystrzelonym 4 października br. Łunnikiem III. Jak wynika z artykułu przewodniczącego Międzynarodowej Federacji Astronautycznej, członka Akademii Nauk ZSRR L. Siedowa, opublikowanego w „Prawdzie" — przyczyny przerwania pracy automatycznej stacji międzyplanetarnej mogą być różne. Nie wykluczone jest, że przerwanie pracy przez aparaturę pokładową stacji mogło nastąpić na skutek zderzenia z meteorytem, podczas którego została naruszona hermetyczność osłony korpusu automatycznej stacji międzyplanetarnej.

Oczekiwano wprawdzie, że przy dalszym krążeniu stacja międzyplanetarna przekaże jeszcze dalsze uzupełnienia do informacji, ale obecnie uczeni radzieccy nie liczą już na otrzymanie danych poza tymi, które są obecnie opracowywane przez naukowców na Ziemi

W tym TYGODNIU rozmawiamy

Z PILOTEM SANITARNYM GUSTAWEM SIDOROWICZEM

GUSTAW Sidorowicz jest bodaj najstarszym pilotem sanitarnym w Polsce. Ma za sobą ponad pięć tysięcy godzin spędzonych w powietrzu jako pilot, a jego przeżycia i przygody można by spisać w oddzielnym tomie.

Sidorowicz, wysoki i postawny mężczyzna, rozrośnięty w barach, o siwiejących włosach, posiada wyraziste, jakby dłutem ciosane rysy twarzy i tubalny, donośny głos. Jego wojenna przeszłość nie była zbyt szczęśliwa. We wrześniu 1939 roku walczył nad Warszawą na przestarzałym i powolnym samolocie myśliwskim PZL P-11c. W jednej z walk, stoczonej z przeważającymi siłami wroga, w desperackim boju z czwórką nowoczesnych i szybkich jak błyskawica myśliwców Messerschmitt Me-109, zestrzelił wprawdzie jedną z nieprzyjacielskich maszyn, ale sam nieuchronnie dostał się pod ostrzał pozostałej trójki. Został zestrzelony i poraniony, przewieziono go do szpitala Ujazdowskiego w Warszawie.

Gdy stolica znalazła się pod okupacją hitlerowców, Sidorowicz ciągle jeszcze przebywał w szpitalu. Jego stan poprawiał się powoli i dopiero w roku 1940 lotnik zdołał uciec ze szpitala. Później wstąpił do AK. Nie mając możliwości zwalczania nieprzyjaciela w powietrzu, postanowił zwalczać go na ziemi.

— Jak toczyły się pańskie powojenne losy? — pytam. — Kiedy dostał się Pan do lotnictwa sanitarnego?

W roku 1948 Sidorowicz został kierownikiem biura ARP. W roku 1950 utracił kontakt z lotnictwem i znów się do niego dostał w roku 1956, już jako pilot sanitarny. Początkowo pracował w Białymstoku, po sześciu miesiącach przeniesiono go do Warszawy, gdzie lata na Gocławiu do dnia dzisiejszego. Dopytuję o bilans lotów sanitarnych.

— Et, drobnostka — odpowiada. — Wszystkiego pięćset lotów z chorymi i rannymi.

— Hm, pięćset lotów tego rodzaju to nie żadna drobnostka — rzucam uwagę i badam dalej: — A który z tych lotów godny jest wzmianki? Nie wszystkie przecież szły jak po maśle, prawda?

— Tak, może tamta historia — mruczy Sidorowicz na pół do siebie.

— Miałem akurat wieczorny dyżur...

W początkach maja roku 1957 był na Gocławiu dyżurnym pilotem. Siedział obok aparatu telefonicznego, palił papierosy i ziewał. Nic się na lotnisku akurat nie działo, pilot miał więc prawo ziewać, jako że to rzecz ludzka.

W pewnym momencie, po spojrzeniu na zegarek na przegubie dłoni, podjął słuchawkę telefonu.

— Miła pani — powiedział do dyżurnej dyspozytorki pogotowia. — Zgłoszenia przyjmuję do godziny ósmej. Potem zwijam sklepik. Będzie za późno i za ciemno. Po nocy niech latają nietoperze i sowy, a nie my.

Dyspozytorka odchrząknęła i roześmiała się. Była już przyzwyczajona do niezwykłych wyrażeń Sidorowicza.

— Rozumiem, do godziny ósmej.

Równo o godzinie ósmej wieczorem rozjęczał się telefon.

— Zamiejscowa. Biała Podlaska...

— Nie lecę — burknął szorstko w słuchawkę, chociaż nie wiedział jeszcze dokładnie o co chodziło.

Sidorowicz głos ma groźny, ale serce miękkie. W przeciągu pół minuty kompletnie zmienił zdanie.

— Dziewczynka, sześć lat, spadła z balkonu — mówił obcy głos w słuchawce. — Trzeba małą ratować. Tu na miejscu nie damy rady, stan zbyt groźny. Trzeba ją do Warszawy... — głos jakby się załamał. — Wiem, że późno, noc, ale innego sposobu nie ma... Może więc jednak...

— Pewnie, że trzeba ratować, coście sobie myśleli?! — zagrzmiał niespodziewanie Sidorowicz. — Bodaj was! Myśleliście że nie przylecę? Niech karetka czeka z pacjentką. O godzinie dziewiątej, rozumiecie?!

— Tak jest... — brzmiała odpowiedź zdumionego rozmówcy.

Przed hangarem czeka wierny S-13. Pilot zapuszcza silnik, wypróbowuje go, wykołowuje na start. Słońce już skryło się w chmurach nad samym widnokręgiem, trzeba się spieszyć. Szkoda czasu na nabieranie wysokości, więc Sidorowicz leci nisko, zresztą pułap nie puszcza do góry.

Płyną minuty, na zachodzie jeszcze jarzy się zorza, na wschodzie ciemno. Lot jest na wschód, w gęstniejący mrok.

Sidorowicz myśli teraz o tym, że na skraju lądowiska w Białej ciągnie się linia wysokiego napięcia, słupy pięciometrowej wysokości. Był tam przed kilku miesiącami. Linia miała być przesunięta, zapewniono go wówczas, że nastąpi to w przeciągu kilku tygodni.

„Aha — pomyślał z ulgą — Tygodnie to nie miesiące. Jasne więc, iż już nie ma tych diabelskich drutów".

Myśl była nie lada pociechą, bo przecież w kierunku wschodnim, według sienkiewiczowskiego wyrażenia, było „jak w pysk dał". Widoczność zmalała niemal do zera.

„Drutów nie ma, siądę" — rozumuje pilot podchodzący do lądowania.

Aha, leży wyłożona litera „T", niechybny znak że samolot jest oczekiwany. Karetki pogotowia nie widać, ale z pewnością czeka gdzieś w ciemności.

Sidorowicz schodzi w dół po omacku, na oślep. Orientuje się, że nie siądzie przepisowo koło litery „T", jest zbyt wysoko. Przerzuca stery, kładzie samolot w ślizg. Maszyna zmienia położenie, przechyla się, powietrze wpada z boku do kabiny i smaga policzki pilota. Za moment trzeba wyprowadzić ze ślizgu, wyrównać lot, dotknąć kołami ziemi i wytracić dobieg. Zaraz...

I nagle, niczym w trzeciorzędnym filmie sensacyjnym, następuje ośle-

Gustaw Sidorowicz. Foto: P. Elsztein

piający błysk, rozlega się trzask, maszyna szarpie się i skacze jak narowisty koń... Pilot odczuwa przedziwny skurcz żołądka, przez głowę śmigają mu nieskoordynowane strzępy myśli, ręka automatycznie wykonuje błyskawiczne ruchy sterem. Z nieznanej przyczyny S-13 wyrwany jest „na siłę" z normalnego lotu, pilot „na siłę" doprowadza go do ziemi. Wytraca prędkość, zatrzymuje się.

Teraz czas na refleksje, na zastanowienie się nad niezwykłym wydarzeniem.

Sprawa jest prosta. Przewody wysokiego napięcia nie zostały jeszcze przesunięte, znajdowały się nadal tam, gdzie przed trzema miesiącami. Maszyna w ślizgu przeszła pomiędzy słupami, zerwała skrzydłem dwa kable wysokiego napięcia. Gdyby samolot trafił w słup, gdyby nie wyślupami, zerwała skrzydłem dwa kable podwoziem... Et, co tu gadać, po co zastanawiać się nad tym, co by było gdyby... Czy to ważne? Ważna jest sześcioletnia dziewczynka oczekująca wraz z lekarzem na lądowisku.

Przezorny pilot przed ponownym startem sprawdza maszynę. Nie wolno wyzywać losu.

„Musiałem trzasnąć w druty skrzydłem albo śmigłem — rozumuje. Próbujmy śmigło, panie Sidorowicz".

Próba silnika wypada pomyślnie, a więc śmigło jest nieuszkodzone. Oględziny skrzydła w świetle kieszonkowej latarki wykazują, że zerwane są ścięgna łączące płaty, ale to drobnostka. Doleci się, a na Gocławiu mechanicy doprowadzą grata do porządku. Nie zapala się również światło po prawej stronie, coś musiało w nim „nawalić".

„Jeżeli będę się zabawiał tymi głupstwami, mała nie dotrze na czas do szpitala".

Poszedł w powietrze, wynawigował po nocy do Warszawy — żadna to sztuka dla pilota kalibru Sidorowicza. Do Gocławia dotarł już po godzinie jedenastej, dokładnie według swych przewidywań.

— Punktualnie o 23.20 — stwierdza z odrobiną dumy.

W pokoju pilotów zapada cisza. Sidorowicz przerywa opowiadanie i zaciąga się papierosem. Cierpliwie czekam na finał historii.

— No i? — zachęcam wreszcie.

— No i nic. Właściwie to wszystko.

— Dziewczynka.

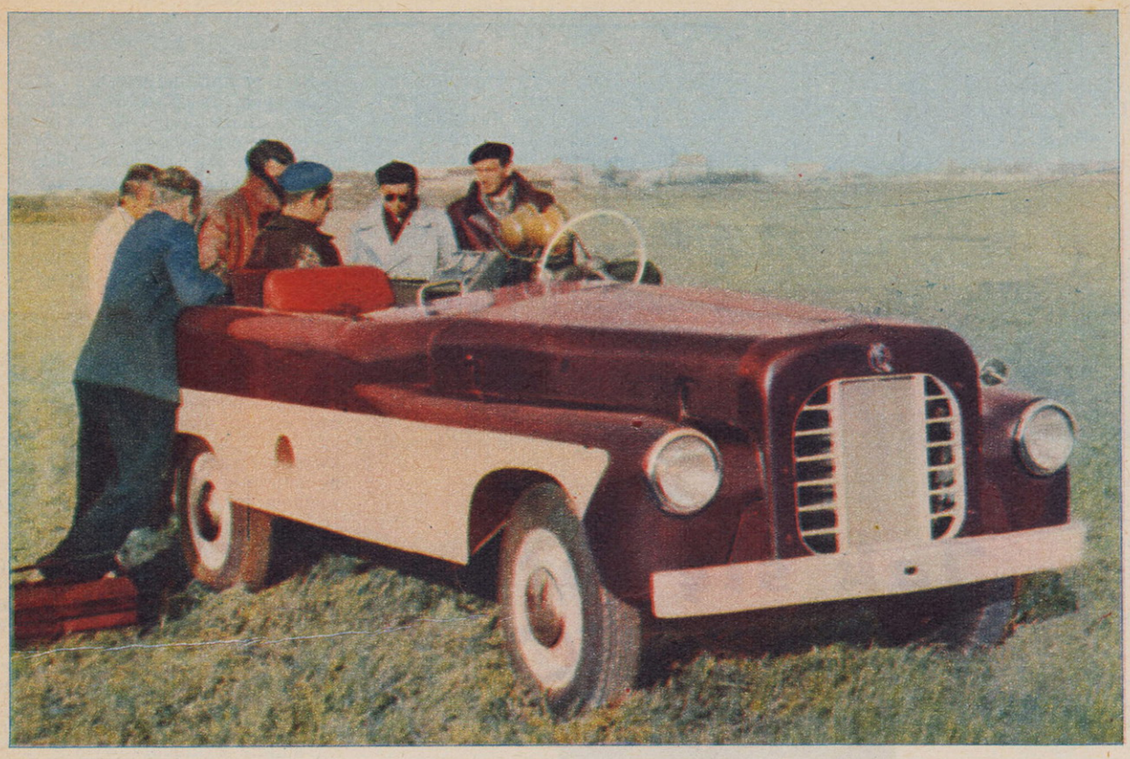
Twarz pilota rozjaśnia się w szerokim uśmiechu.

— W porządku, a jakże. Dotarła do szpitala na czas, wyszła po kilku tygodniach. Ale — zająknął się nieco — powiedziano mi, że gdybyśmy poczekali do rana, byłoby znacznie gorzej i kto wie, czy udałoby się ją uratować.

Aha, zapomniałem. Na Gocławiu mechanik przyjął maszynę i nieco się dziwił jej stanem...

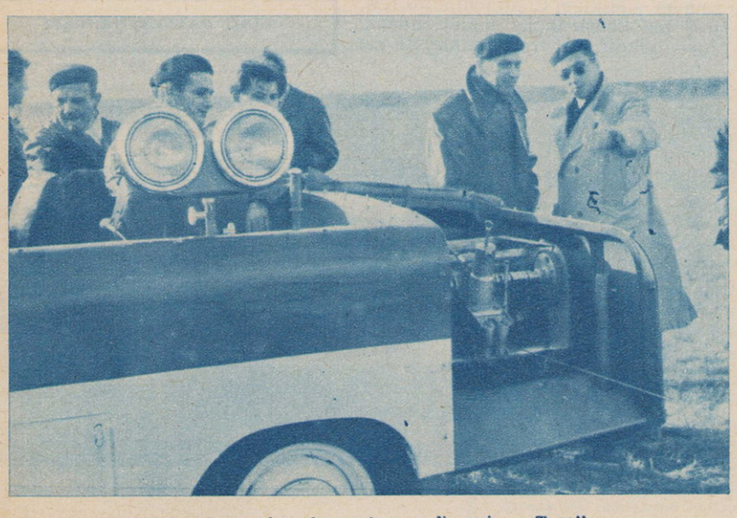
To było zrozumiałe, bo gdy mechanik pogłaskał płatowiec snopem elektrycznego światła, dłonie mu się zatrzęsły. Dolna lotka z prawej strony trzymała się tylko na dwóch zawiasach, na „słowo honoru". Jeszcze trochę, kilka lub kilkanaście minut lotu i odpadłaby z pewnością, a wtedy... Po co myśleć o tym, co by było gdyby... Najważniejsze, że zostało uratowane życie dziecka.

BOHDAN ARCT



Samojezdna wyciągarka SW-4 „Tur".

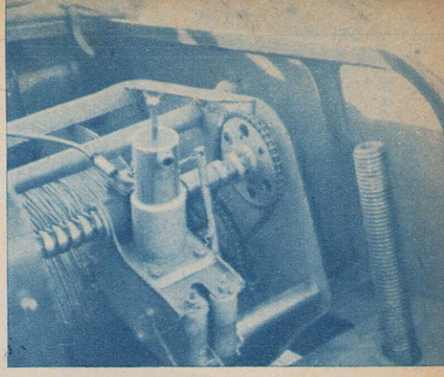
„TUR" NOWOCZESNA POLSKA WYCIĄGARKA



Urządzenia wyciągarkowe i sygnalizacyjne „Tura".

W maju br. Zakłady Sprzętu Lotnictwa Sportowego wyprodukowały prototyp nowoczesnej wyciągarki samojezdnej SW-4 „Tur". Egzemplarz ten został wystawiony już na tegorocznych Międzynarodowych Targach Poznańskich i spotkał się z dużym zainteresowaniem zarówno fachowców krajowych jak i zagranicznych. W połowie października br. wyciągarka przeszła ostatnie próby przed Komisją Państwową na lotnisku Gocław w Warszawie i wszystko wskazuje na to, że już w przyszłym roku wejdzie do produkcyji seryjnej.

Nowa wyciągarka samojezdna „Tur" odznacza się wieloma zaletami. Przede wszystkim w przeciwieństwie do poprzednich wyciągarek posiada znacznie lepsze osiągi. Przy jej zastosowaniu w szkoleniu szybowcowym dwumiejscowy szybowiec z dwuosobową załogą osiąga wysokość od 400 do 480 m przy prędkości wiatru 0—2 m/sek, co znacznie przewyższa osiągi dotychczas stosowanych u nas wyciągarek.



Samonastawny układacz liny i nożyce sprężynowe stanowiące jeden zespół.

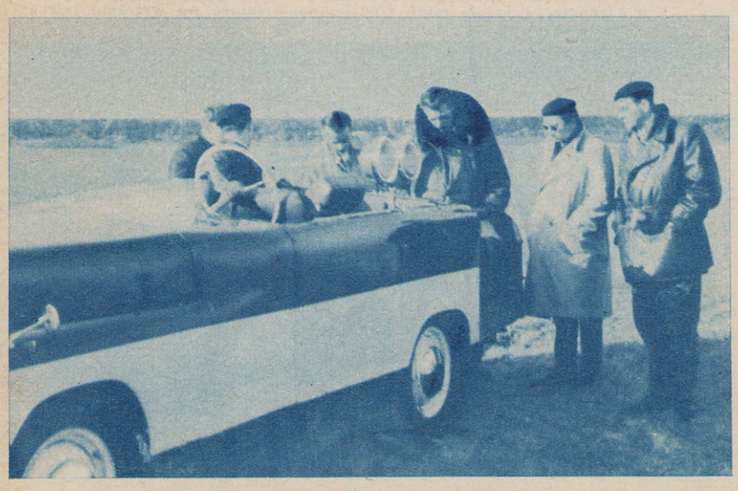
W „Turze" postarano się o szereg nowych, oryginalnych rozwiązań technicznych, które znacznie zwiększają jej przydatność praktyczną. Należy do nich w pierwszym rzędzie tzw. samonastawny układacz liny, który stanowi wraz z nożycami sprężynowymi jeden zespół. Cały kompleks tych urządzeń jest pomyślany w ten sposób, że w trakcie wyciągania szybowca do góry zmienia on równocześnie z linką kąt ustawienia, dzięki czemu linka holująca szybowiec ma znacznie mniej załamań niż to miało miejsce w znanych wyciągarkach. O wartości tego udoskonalenia zdają sobie sprawę na pewno prowadzący szkolenie szybowcowe. Obecnie „żywot" linki holującej będzie znacznie dłuższy. Ponadto całe urządzenie posiada tłumienie na amortyzatorach olejowych oraz samoczynny hamulec hydrauliczny.

„Tur" wyposażono w silnik S-47 o mocy 105 KM produkowany w Starachowicach. Na dokonanie wyciągu dwumiejscowego szybowca z dwuosobową załogą zużywa on 0,33 litra paliwa.

Oprócz tego, że nie trzeba do niego — jak do poprzednich wyciągarek — używać żadnej siły pociągowej, „Tur" może również z powodzeniem służyć do wyciągania szybowców na lotnisko lub ich ściągania po zajęciach. Jego prędkość poruszania się jest wprawdzie niewielka, bo wynosi zaledwie 25 km/h, ale wystarcza to z powodzeniem do pracy w warunkach lotniskowych. Na stanowisku pracy wyciągarka nie potrzebuje żadnych umocnień — może holować szybowce tuż po zatrzymaniu się.

Urządzenie sygnalizacyjne świetlne (dwa reflektory). W porównaniu z „Żubrem" resurs „Tura" będzie znacznie większy. Jak twierdzą producenci — o 50%.

Głównym konstruktorem tej nowoczesnej, bardzo estetycznej wyciągarki, jest inż. Stanisław Wozich. Warto dodać, że jest on również głównym projektodawcą znanych już na naszych lotniskach sportowych „Żubrów" i „Rysiów". **(rzem)**



„Tur" podczas prób na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego. Pierwszy z prawej inż. Stanisław Wozich. Foto: M. Rzeszowski (5)

Jak to widać na zdjęciu, „Tur" może również transportować szybowiec.

Z lewej: „Stampe", pierwszy samolot klubowy, od roku 1947 do dziś służy do treningu i szkolenia.

Jak się lata WE FRANCJI

Korespondencja własna z Aeroklubu Hispano-Suiza

JAN HISZPAŃSKI

NA lotnisku Cormeille, leżącym o 35 km na NW od Paryża, panuje leniwa cisza. Jest południe upalnego lata. W gorących promieniach słońca ludzie i stojące opodal samoloty wydają się łaknąć odpoczynku. Rozglądam się dokoła. Ciekawym wzrokiem ogarniam rząd niskich drzewek, znaczących szosę przyległą do lotniska, miniaturowy hangar, czerniejący w prawo od pasa startowego, białe plamy małych, wiejskich domków, widniejących w oddali... Wszystko to jakieś znajome, swojskie, bliskie — zupełnie przypominające nasze lotniska czy szybowiska.

Moje wyobrażenia doznają zawodu. Spodziewałem się czegoś całkiem innego — może mnóstwa samolotów, może wielkich hangarów, jakichś super nowoczesnych urządzeń, a tymczasem...

Tymczasem obok sportowego, zgrabnego Jodela 117, stoi jak gdyby bliźniak Po-2, francuski Stamp, wyglądem zewnętrznym do złudzenia przypominający naszego wysłużonego „Papaja". Tymczasem od siedzącej na trawie (takiej samej jak w Polsce, daję słowo) grupki pilotów dobiegają mnie słowa w najczystszym polskim języku...

Przecieram oczy — może to lotnisko we Wrzeszczu, na Gocławiu czy w Lisich Kątach, gdzie jeszcze niedawno spędzałem tyle miłych chwil? Jednak nie, nawet gdym podejrzewał się o rozdwojenie jaźni, muszę zarejestrować fakt, w postaci napisu na pobliskim budynku: Aeroclub Hispano-Suiza, Cormeille.

Jestem więc gościem, a właściwie — przepraszam, muszę być ścisłym — świeżo upieczonym członkiem aeroklubu fabrycznego zakładów lotniczych Hispano-Suiza. Jak do tego doszło, sam siebie zapytuję, bo wydarzenia ubiegłych dni przeniosły mnie o setki kilometrów od Polski i to w tempie filmu reżyserii co najmniej Clouzot'a. Do ostatniego momentu nie będąc pewnym swego wyjazdu na dyplomową praktykę magisterską do Francji, w zakładach produkujących silniki lotnicze, nie pomyślałem nawet o tym, że właściwie mógłbym również latać pod niebem francuskim. Jak to formalnie załatwić, od kogo wziąć skierowanie i jak ma wyglądać takie skierowanie do jakiegoś nieokreślonego bliżej w przestrzeni i w nazwie aeroklubu francuskiego?

Na miejscu już okazało się, że żadne skierowania nie były potrzebne. Ale o tym nie wiedziałem, ruszając na kilkumiesięczną praktykę do zakładów Hispano-Suiza, uzbrojony na wszelki wypadek w licencję sportową FAI, wydaną przez Aeroklub PRL.

MONSIEUR JACQUEMIN OPOWIADA

— Więc naprawdę będę mógł już w nadchodzącą niedzielę rozpocząć normalny trening w waszym aeroklubie, bez specjalnych badań, bez uwierzytelnionych tłumaczeń mych dzienników lotów, bez przedstawiania świadectw itp?

Zadając to pytanie musiałem chyba mieć zdziwioną minę, gdyż siedzący przede mną w lokalu klubowym sympatyczny pan Jacquemin, wiceprzewodniczący Aeroklubu Hispano-Suiza, uśmiechnął się:

Oui, monsieur. Przecież jako praktykant jest pan zatrudniony w naszej fabryce i tym samym ma pan prawo korzystać z wszystkich udogodnień, do jakich zalicza się też nasz aeroklub.

Jedyne postawione mi warunki, to odbycie wizyty lekarskiej, która jak się zresztą przekonałem, bardzo przypomina naszą rodzimą wizytę u lekarza rejonowego: jeśli delikwentowi nie brak ręki, nogi czy głowy, to jest zakwalifikowany jako w pełni sił i zdrowia. Drugi, niestety przykrzejszy warunek, to regularne uiszczanie opłat za wylatane godziny.

Korzystając z uprzejmości pana Jacquemin, który jako typowy Francuz dużo mówi, żywo przy tym gestykuluje, no a jako wiceprezes z dumą opowiada o swym klubie, uzyskałem od niego kilka szczegółów, dotyczących życia i działalności aeroklubu H-S, jak tu w skrócie nazywają Hispano-Suizę.

Aeroklub ten, istniejący od 1945 roku, liczy sobie 116 pilotów, z czego jednak podobnie jak u nas duży procent stanowią tzw. martwe dusze — członkowie figurujący na liście, lecz nie przychodzący na treningi. Właściwy człon klubu stanowi sekcja samolotowa i o niej będę przede wszystkim mówił.

Ponieważ w H-S pracuje się 5 dni w tygodniu, ale za to po 10 i pół godziny dziennie (w tym godzina przerwy obiadowej), przeto trening jest możliwy tylko w soboty, niedziele i święta. Odbywa się on na wspomnianym już lotnisku w Cormeille.

Aeroklub dysponuje pięcioma samolotami, co w pełni zaspokaja potrzeby szkoleniowe. Dwa „Stampy", dwupłaty konstrukcji drewnianej, bardzo zbliżone w wyglądzie i osiągach do Po-2, z silnikiem Renault o mocy 140 KM, który pozwala osiągnąć prędkość przelotową 140 km/h, służą jako samoloty dwumiejscowe do nauki pilotażu. Używane są również do holowania szybowców oraz podobno do pełnej akrobacji, chociaż za to ostatnie, sądząc po ich wyglądzie, głowy bym nie dał.

Na tle przestarzałego „Stampa" pięknie prezentuje się nowoczesny, leciutki, lśniący czerwonym lakierem „Jodel 117 D", jednopłat, dwuster z miejscami jedno obok drugiego. Silnik znany nam z „Pipera" — Continental C90 14F o mocy zaledwie 90 KM — pozwala jednak rozwinąć prędkość przelotową 190 km/h. Będąc maszyną zwrotną, łatwą w pilotażu, wyposażoną w radio, „Jodel" nadaje się świetnie do laszowania, do treningu pilotów o małym nalocie oraz do lotów nawigacyjnych.

Jeszcze jedna awionetka — „Sipa 903" — również konstrukcji drewnianej, dwumiejscowa, z takim samym silnikiem Continental 90 KM, jest już konstrukcją mniej udaną. Jej prędkość jest trochę mniejsza niż „Jodela", gdyż tylko 170 km/h, a pilotaż trudny. Na „Sipie" latają tylko starzy wyjadacze, którzy poznali jej kaprysy, a ma ich ona podobno niemało.

No i ostatnia, największa z maszyn klubowych, to „Nord 1203/II". Jednopłat, konstrukcji całkowicie metalowej, czteroosobowy, z chowanym podwoziem i z silnikiem „Regnier" o mocy 135 KM, pozwalającym na osiągnięcie prędkości podróżnej 210 km/h. Na „Nordzie" mało się lata w H-S i właściwie najbardziej przydatny jest on wówczas, gdy organizuje się tzw. loty rodzinne.

KOSZTY — SPRAWA ISTOTNA

Ażeby odpowiedzieć na tytułowe pytanie — jak się lata we Francji? — trzeba poznać zasadniczą kwestię, wpływającą na cały rozwój sportu lotniczego w tym kraju, to znaczy kwestię finansową. Za każdą godzinę lotu pilot musi płacić i to wcale niemałą sumę. Dla przykładu przytoczę parę liczb:

- za 1 godz na samolocie wyposażonym w silnik do 140 KM — 3 000 franków,
- za 1 godz lotu na samolocie wyposażonym w silnik powyżej 140 KM — 5 000 franków,
- za 1 godz lotu na szybowcu, przy starcie holowanym — 3 000 franków,
- za godz lotu na szybowcu, przy starcie wyciągarkowym — 2 000 franków.

Średni zarobek kwalifikowanego robotnika wynosi 2 000 franków dziennie. Jak z tego widać, chęci do latania przeciętnego młodego Francuza nie zawsze idą w parze z jego możliwościami finansowymi. Wpływa to bardzo poważnie na fakt, że duża część pilotów to ludzie w wieku powyżej 30 lat, dobrze sytuowani, dla których spędzenie niedzieli na lotnisku jest rozrywką.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

„Sipa" na lotnisku aeroklubu Hispano-Suiza.

Jodel-117, pilotowany przez p. Jacquemin, pilota Hispano-Suiza, po wylądowaniu w Lizbonie, w czasie raidu śródziemnomorskiego we wrześniu 1958 r.

ANTONI MROCZKOWSKI PILOT Z LICENCJĄ Nr 1

KLUB Seniorów Lotnictwa Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zrzesza wielu wybitnych lotników. Wśród nich znajduje się Antoni Mroczkowski, który otrzymał w roku 1922 licencję pilota komunikacyjnego nr 1. Mroczkowski już jako 13-letni chłopiec (urodził się 29.V. 1896 r. w Odessie) miał duże zamiłowanie do mechaniki obserwując pracę ojca, rzemieślnika-hydraulika. Razem z kolegą mały Antoś zbudował szybowiec i skakał na nim z urwiska nadmorskiego na plażę. Był rok 1910. Ojciec Antosia chwalił wyczyny młodych entuzjastów.

Wprost ze szkoły poszedł Antoni do wojska. Najpierw na trzymiesięczny kurs w Odessie. Myśl o lataniu nie pozwalała jednak spać młodemu żołnierzowi i kiedy zaczęto werbować kandydatów do lotnictwa, Mroczkowski pojechał w końcu 1914 roku do Sewastopola na aerodrom Aleksandro-Michajłowski.

Po kursie mechaników Antoni Mroczkowski zaczyna latać. Uczy się najpierw na samolocie „Debrażas" podobnym do „Bleriota", ale z obciętymi skrzydłami. Trzycylindrowy silnik „Anzani" o mocy 40 KM był siłą pociągową tego „ziemnolota". 2 lipca 1915 roku Mroczkowski otrzymuje dyplom pilota wojskowego z prawem noszenia odznaki i — idzie na front.

Od 1 sierpnia 1915 roku lata jako wywiadowca na „Farmanie". W czasie lotu na samolocie „Voisin" zestrzelił (z pistoletu „Nagan") pierwszy niemiecki samolot w rejonie sioła Tucza w pobliżu Słucka. Wreszcie przechodzi na samoloty myśliwskie. Ogółem zestrzelił dziewięć samolotów nieprzyjacielskich.

W sierpniu 1917 roku jest już kapitanem pilotem w eskadrze w Odessie. W roku 1919 wraca do kraju. Tu jest oblatywaczem w Centralnych Warsztatach Lotniczych w Warszawie. Po wojnie, już jako cywil, pełni nadal tę funkcję. W grudniu 1921 roku Mroczkowski wyjeżdża do Francji na praktykę w fabryce lotniczej Farmana. Tu do kwietnia 1922 roku studiuje i zdaje egzamin w Service de Navigation Aerienne w Paryżu. Po egzaminie otrzymuje międzynarodowy dyplom pilota komunikacyjnego. Na tej podstawie otrzymuje polską licencję pilota komunikacyjnego nr 1.

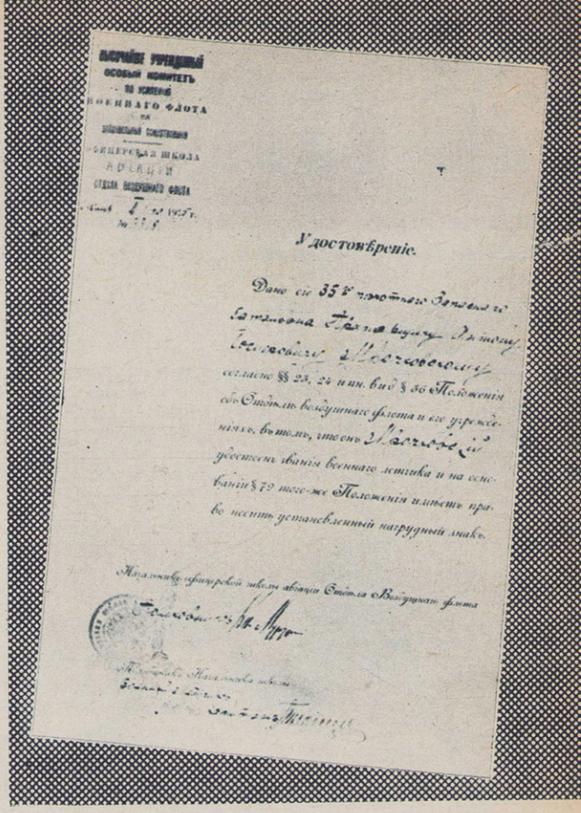
Od maja 1922 roku lata jako pilot komunikacyjny we francusko-rumuńskim towarzystwie żeglugi powietrznej na trasie Warszawa—Paryż — Warszawa. Wylatując o godz. 6 rano z Paryża przelatywał przez Strassburg i Pragę, przybywając o godz. 16.30 do Warszawy. Były to loty pionierskie, bez radia i pomocy nawigacyjnych. Często lądowano po drodze.

Od 1 maja 1925 roku do 1 stycznia 1931 Mroczkowski pełni funkcję oblatywacza w fabryce lotniczej E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie. Ogółem oblatuje w fabryce 344 samoloty bez najmniejszego wypadku. W wyniku kryzysu oraz strajku w fabryce, będąc przewodniczącym komitetu strajkowego, co dowodzi dużej jego popularności w fabryce, zwraca się jako oficer rezerwy do ówczesnego dowódcy lotnictwa gen. Rayskiego. Wynika bardzo szczera, ale dramatyczna rozmowa, po której Mroczkowski traci posadę w fabryce i rozpoczyna pracę poza lotnictwem. Od tego czasu pracuje w firmie H. Liefeld i St. Szyffner, która produkuje części do silników lotniczych. W roku 1932 jest kierownikiem hamowni silników lotniczych w PZInż. w Ursusie. Tuż przed drugą wojną światową pracuje jako ekspert i rzeczoznawca sądowy w firmie Lilpop, Rau i Loewenstein, będąc tutaj kierownikiem wydziału obsługi i reklamacji samochodów.

Po wrześniu 1939 roku znalazł się we Francji, a po jej upadku przedostaje się do Anglii, gdzie jest instruktorem szkolenia w lotach bez widoczności.

W roku 1946 wraca do kraju i rozpoczyna pracę w Departamencie Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji. Obecnie pracuje w Polskim Komitecie Normalizacyjnym, gdzie jest normalizatorem lotnictwa, które było i pozostanie jego pasją życiową.

WL



Удостоверение.

Dyplom pilota wojskowego wydany Antoniemu Mroczkowskiemu 2.VII. 1915 r., z prawem noszenia odpowiedniej odznaki.

„Farman", na którym szkolił się A. Mroczkowski.

Samolot „Potez" typ IX, na którym A. Mroczkowski latał na trasie Warszawa — Paryż — Warszawa. Zdjęcie z roku 1924.

Zdjęcia autora

Z akrobacją na ty...

Zdjęcia: JANUSZ SZYMAŃSKI

Tekst: MICHAŁ GOSZCZYŃSKI

ZARÓWNO wielu lotników jak i sympatyków lotnictwa podziwiało wielokrotnie — z okazji różnych pokazów — akrobację wykonywaną na samolotach sportowych. Pokazy te niestety, ze względu na bezpieczeństwo lotu, były prawie zawsze wykonywane na dość znacznej wysokości, a przy tym na pewno dość daleko od widza. Trudno więc było niejednokrotnie zaobserwować, a potem odtworzyć faktyczne pozycje samolotu w takiej lub innej figurze — nie mówiąc już o możliwości podpatrzenia ruchów sterami samolotu.

Aby zbliżyć obserwatora nieco do samolotu w czasie akrobacji, zamieszczamy dzisiaj krótki przegląd zdjęć. Zdjęcia te zostały wykonane dzięki współpracy dwóch „asów" Aeroklubu Warszawskiego — znanych wszystkim w kraju — Zdzisława Dudzika i Polikarpa Adamca. Pierwszy z nich, starym swoim zwyczajem, „kręcił sobie a muzom" dając pokaz ładnej akrobacji, drugi natomiast (tzn. kolega Adamiec) z fotoreporterem na pokładzie starał się być cały czas dość blisko niego, wkładając w to całą swoją umiejętność latania. A czy mu się to udało? — Oceńcie sami (zdjęcia zostały wykonane amatorską lustrzanką „Flexaret" o ogniskowej 75 mm).

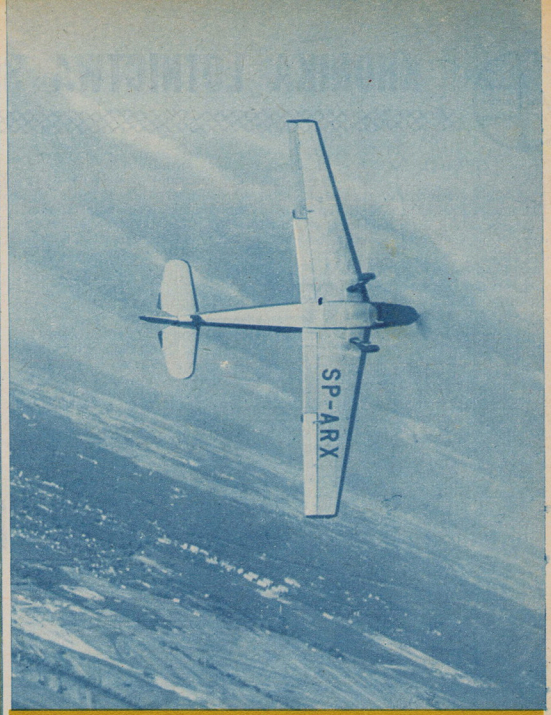
Instruktor Adamiec śledzi z uwagą ewolucje Dudzika, który „przybiera" najdziwaczniejsze pozy do zdjęć...

Dudzik oczywiście już rozpędza Zlina, co doskonale widać na zdjęciu (maska samolotu pod horyzontem), aby na zwiększonej prędkości...

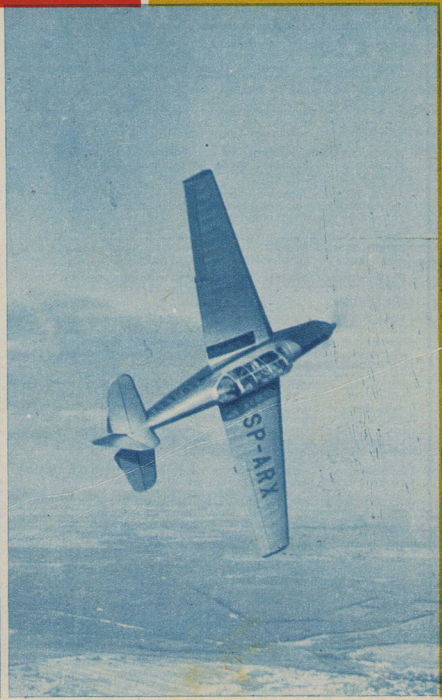
Sam lot na plecach nie przedstawia już większej trudności dla pilota... pod warunkiem, że jest on dobrze przypasany, a pozatem potrafi obserwować horyzont i przyrządy w kabinie (warto zauważyć, że na zdjęciu powstały „resztki włosów" instruktora Dudzika na jego głowie — ale to nie z wrażenia, a po prostu wskutek ujemnych przeciążeń występujących w locie odwróconym).

Ale Dudzik nie lubi długo pozostawać w tej samej pozycji! W chwilę potem już leci w normalnym locie, aby za chwilę wykonać piękną beczkę sterowaną na wznoszeniu (patrz — następne zdjęcia). A więc przede wszystkim maska samolotu została ściągnięta nad horyzont, ustalony został kąt wznoszenia i już samolot przewraca się na plecy w powolnym obrocie wokół swej osi podłużnej. Tym razem nie zatrzymuje się już na plecach, ale przechodzi płynnie przez tę pozycję zachowując stały kąt wznoszenia (patrz ster wysokości znowu lekko wychylony do góry)

...przejść do półpętli w górę. W górnym punkcie półpętli — z maską nad horyzontem — Zlin zostaje za pomocą steru wysokości wstrzymany od dalszego wykonywania lotu po krzywiźnie pętli (patrz: ster wysokości w neutrum, a nawet lekko oddany), aby za chwilę zostać „przewróconym" do normalnego lotu poziomego. — Co to była za figura akrobacji? Oczywiście wszyscy wiedzą, że zawrót, zwany jeszcze niekiedy z obca Immelmannem.



Ale oto znów Zlin „się kręci". Tym razem — na stosunkowo małej prędkości i z maską podniesioną dość wysoko nad horyzont — samolot wykonuje obrót w lewo wokół swej osi podłużnej i przechodzi do lotu na plecach. Na zdjęciu tym należy zwrócić uwagę na dość duże wychylenie lotek, aby nadać samolotowi obrót, oraz na lekkie wychylenie steru kierunku w górę (górna noga), aby utrzymać maskę samolotu nad horyzontem. Jeżeli bowiem samolot w tej fazie figury opuści „łeb" pod horyzont, w konsekwencji lot na plecach będzie rozpoczęty ze zwiększoną nadmiernie prędkością. A jak nazwiemy tę część figury? Naturalnie wywrót sterowany lub powolny.



I wreszcie ostatnia faza sterowanej beczki na wznoszeniu! W związku z tym, że prędkość samolotu, wskutek dość znacznego kąta wznoszenia i oporów wynikających podczas wykonywania figury, znacznie zmalała — wychylenia sterów muszą być obszerniejsze, aby zachować samolot w dalszym ciągu nad horyzontem i w ciągłym obrocie (patrz — wychylenie steru kierunku do góry oraz — znaczne wychylenie lotek). Wychylenia te są o wiele większe niż w pierwszej połowie beczki, jak to zresztą dobrze widać na poprzednich dwóch zdjęciach.

No, ale nasz fotoreportaż akrobacyjny już się skończył! Możemy Was w tym miejscu zapewnić, że pilot Dudzik „kręcił" o wiele dłużej i jeszcze bardziej urozmaiconą wiązankę. Naszemu reporterowi natomiast udało się zrobić tym razem tylko zamieszczone wyżej zdjęcia.

KRONIKA LOTNICTWA SPORTOWEGO

GRUDZIĄDZ

JEDNĄ z atrakcyjniejszych form pracy pozalekcyjnej na terenie Grudziądza jest modelarstwo lotnicze. Podczas zajęć w modelarniach młodzież może wykorzystać już praktycznie zdobytą wiedzę teoretyczną do rozwiązywania różnych problemów konstrukcyjnych w modelarstwie. Efekty pracy grudziądzkich modelarni, nad którymi sprawuje opiekę Aeroklub Grudziądzki, są duże. Do najlepiej pracujących tu należy modelarnia przy Zasadniczej Szkole Mechanicznej. Podczas niedawno odbywających się w Grudziądzu eliminacji młodzi modelarze Jan Białkowski, Alfred Lewandowski i Franciszek Wolszleger z ZSM zajęli zespołowo pierwsze miejsce. Spisali się oni również dobrze podczas XXIV Ogólnopolskich Zawodów Modelarskich, występując jako reprezentanci Pomorza wywalczyli zespołowo III miejsce, a Jan Białkowski zdobył Mistrzostwo w kategorii gumówek.

J. Rączy

POZNAŃ

W dniach od 15 do 18 października br. Aeroklub Poznański zorganizował w salach Garnizonowego Klubu Oficerskiego w Poznaniu wystawę rysunków uczniów szkół podstawowych m. Poznania o tematyce lotniczej. Na wystawę nadesłano 130 rysunków. Autorzy 19 najlepszych rysunków otrzymali nagrody ufundowane przez Inspektorat Oświaty i Aeroklub Poznański. M. in. naszym najmłodszym artystom interesującym się tematyką lotniczą przyznano loty pasażerskie, teczkę, wieczne pióro, książki, farby i bloki rysunkowe. Wystawa cieszyła się dużą frekwencją zwiedzających, zwłaszcza młodzieży szkolnej. Organizowanie takich wystaw będzie kontynuowane corocznie.

Czesław Knypiński

JELENIA GÓRA

PO okresie letnim, który za wyjątkiem sekcji spadochronowej i szybowcowej nie był w pełni wykorzystany ze względu na brak etatowego instruktora samolotowego i szefa wyszkolenia, piloci Aeroklubu Jeleniogórskiego chcą dobrze wykorzystać sezon jesienno-zimowy. Daleko posunięte są już prace przygotowawcze wyczynowej grupy szybowcowej do lotów falowych, zaś piloci samolotowi wykorzystują każde warunki lotne uzupełniając planowane warunki.

Z dniem 15 października wprowadzono dla członków aeroklubu dzienniki pracy społecznej, które powinny być świadectwem ich przydatności społecznej. Ponadto w obecnym okresie aeroklub urządza wykłady, pogadanki, prelekcje, spotkania, m. in. z Mistrzem Świata Adamem Witkiem i aktualnym mistrzem Polski Jerzym Popielem.

W związku z tym, że aeroklub dotychczas nie posiadał własnej biblioteki, członkowie AJ postanowili ofiarowując po jednej lub więcej książek z własnych zbiorów stworzyć klubową bibliotekę lotniczą. Obecnie członkowie AJ przystąpili ponadto do wykonywania pomocy naukowych, których do tej pory nie posiada aeroklub.

Eugeniusz Siedlecki

LUBLIN

Z okazji tegorocznych Dni Lotnictwa Aeroklub Lubelski zorganizował szereg imprez, z których najpoważniejszymi, o największym znaczeniu propagandowym były pokazy lotnicze. Pokazy przeprowadzono w czterech miejscowościach w sierpniu i we wrześniu.

Najwcześniej, bo już 9 sierpnia, z okazji zakończenia Okręgowych Zawodów Samolotowych zorganizowano na lotnisku w Radawcu pokazy dla mieszkańców Lublina. Miały one ciekawy, niezwykle bogaty i atrakcyjny program.

Skromniejszy, choć także atrakcyjny przebieg miały pokazy w terenie, organizowane w tym roku w miastach powiatowych: w Janowie, Kraśniku i Bychawie. Publiczności było dużo (we wszystkich przypadkach pięknie dopisała pogoda). Widzowie bardzo żywo reagowali na popisy pilotów, oklaskując poszczególne numery. Ogromnym powodzeniem cieszyły się przeprowadzane każdorazowo propagandowe loty pasażerskie, przy czym organizatorzy nierzadko mieli wiele trudności z utrzymaniem dyscypliny wśród amatorów lotu.

Należy zaznaczyć, że pokazy w terenie, przeprowadzane w niezwykle trudnych warunkach terenowych, odbyły się w zupełnym porządku, bez najmniejszego uszkodzenia sprzętu lub doprowadzenia do sytuacji niebezpiecznej.

Ogółem pokazy organizowane w bieżącym roku przez Aeroklub Lubelski obejrzało około 50 tysięcy widzów.

Henryk Berbeć

Samolot CSS-12 oblężony przez ciekawych widzów w czasie pokazów w lubelskiem

W MIELCU

POTRZEBA PRACOWNIKÓW

Aeroklub Mielecki zatrudni od zaraz szefa wyszkolenia, instruktora samolotowego i technika szybowcowego. Dla szefa wyszkolenia mieszkanie zapewnione. Podanie o przyjęcie należy kierować na adres Aeroklubu Mieleckiego — Mielec — Osiedle WSK.

PODZIĘKOWANIE

Aeroklub Szczeciński składa serdeczne podziękowanie kierownictwu i kadrze szkół szybowcowych w Lęborku i Fordonie za wybitną pomoc i przyjemną współpracę w wykonaniu planów wyszkoleniowych.

O OBRADACH CIAM W PARYŻU

W dniach 24 i 25.X.59 r. brałem udział jako delegat Polski w dorocznym posiedzeniu CIAM (Międzynarodowa Komisja Modelarstwa Lotniczego) w siedzibie FAI w Paryżu. W posiedzeniu uczestniczyli przedstawiciele 16 krajów: Belgii, Czechosłowacji, Finlandii, Francji, Hiszpanii, Holandii, Nowej Zelandii, Niemiec zachodnich, Polski, Szwajcarii, Szwecji, USA, W. Brytanii, Węgier, Włoch i ZSRR. Zebraniu przewodniczył prezes CIAM p. Albert Roussel (Belgia), natomiast Dyrekcję FAI reprezentował p. H. R. Gillman.

A oto kilka ważniejszych decyzji komisji:

— Zmieniono sposób ostatecznej klasyfikacji zawodników, którzy w 5 lotach osiągnęli maksimum punktów. Zamiast dotychczasowego systemu (6 lot mierzony bez ograniczeń) zawodnicy, którzy osiągnęli 900 pkt będą wykonywali dalsze loty mierzone do 180 sek. Zawodnik, który nie uzyskał 180 sek odpada z dalszych kolejek i w ten sposób „na placu boju" pozostanie w końcu zwycięzca, który ma wszystkie loty po 180 sek. Dalsze miejsca będą klasyfikowane na podstawie uzyskanej sumy punktów.

— We wszystkich kategoriach klasycznych zmieniono czas przygotowawczy. Start może nastąpić w dowolnej chwili w ramach kolejki lotów.

— Jedna kolejka lotów nie może trwać krócej niż 1,5 godziny (ze względu na konieczność odnalezienia modelu i przygotowania się do następnego lotu).

— Czas wykonywania programu akrobacji modeli na uwięzi przedłużono z 6 do 7 minut z powodu wprowadzenia nowej figury — „czterolistnej koniczynki".

— Przy wyścigu modeli na uwięzi zabronione zostało ciągnięcie („whipping") modeli, z wyjątkiem lotu po zgaśnięciu silnika.

— Ustalono obowiązujący wzór uchwytu do modeli szybkich, uniemożliwiający „ciągnięcie". Oś uchwytu musi się luźno obracać w rękojeści, a części porostopadłe do osi nie mogą być dłuższe niż 40 mm. Nie dotyczy to modeli sterowanych linką pojedynczą.

— Uchwalono szereg zaleceń dla organizatorów przyszłych mistrzostw świata, jak wczesne rozpoczynanie startów, ograniczenie części oficjalnej jeśli przeszkadza ona w treningu lub wypoczynku zawodników, odpowiednie zorganizowanie pogoni itp. Zalecenia te nasunęły się w związku z mistrzostwami świata gumówek i szybowców w r. 1959, które spotkały się z poważną krytyką.

— Z mistrzostw świata modeli zdalnie sterowanych wyłączono modele sterowane tylko na kierunek.

— Wysunięto propozycje odnośnie ogólnego systemu organizacji mistrzostw świata. Obecnie mistrzostwa te rozgrywają się zawsze w Europie i kraje zamorskie są poważnie poszkodowane ponosząc wysokie koszty przejazdu. Z tego powodu kraje pozaeuropejskie są bardzo słabo reprezentowane na mistrzostwach FAI. Zaproponowano, aby co roku organizować mistrzostwa kontynentów, natomiast rzeczywiste mistrzostwa świata co 3—4 lata. Sprawę tę ostatecznie ustali specjalnie powołana podkomisja.

— Uchwalono (na podstawie doświadczenia z tegorocznych zawodów na Węgrzech), że mikromodele stają się oficjalną kategorią FAI i będą w tej kategorii rozgrywane mistrzostwa świata (po raz pierwszy w r. 1961). Odpowiednie regulaminy opracuje specjalna podkomisja.

— Przy rewizji Kodeksu Sportowego okazało się, że przepisy techniczne dla modeli śmigłowców nie są jednoznacznie określone. Wobec tego powołano podkomisję w składzie delegatów Polski, Węgier i Włoch, która opracuje odpowiednie normy dla tej kategorii.

— Wszystkie wyżej wspomniane podkomisje zbiorą się w marcu lub kwietniu 1960 r. we Frankfurcie n/Menem, gdzie ostatecznie opracują powierzone im problemy.

— Jeśli chodzi o kalendarz sportowy na rok 1960, to należy wymienić:

a) Mistrzostwa świata modeli silnikowych — Anglia, Cranfield 30 lipca — 2 sierpnia,
b) Mistrzostwa świata modeli na uwięzi — Węgry, Budaros 8—12 września (szybkość, akrobacja, wyścig),
c) Mistrzostwa świata modeli zdalnie sterowanych — Szwajcaria, Zurich, 3 tydzień lipca.

Ponadto zatwierdzono na r. 1960 siedem dalszych imprez międzynarodowych, wśród których można wspomnieć zawody wodnosamolotów w Jugosławii, bezogonówek w Holandii, zboczówek w Niemczech. Jeśli chodzi o dalsze perspektywy, to w r. 1961 Stany Zjednoczone podjęły się organizacji mistrzostw świata w kat. gumówek i szybowców na jednej z europejskich baz USAAF. Również w r. 1961 Węgrzy organizują mistrzostwa świata mikromodeli, a nam przypadnie organizacja tej imprezy w r. 1962.

— Dokonano wyboru Biura CIAM na rok 1960 w składzie: przewodniczący p. A. Roussel (Belgia), wiceprzewodniczący p. H. J. Meier (Niemcy zachodnie) i sekretarz p. M. Bienvenu (Belgia).

☆

W roku bieżącym Polska po raz pierwszy mogła wziąć naprawdę aktywny udział w pracach najwyższej międzynarodowej władzy sportowej modelarstwa lotniczego, jaką jest CIAM. Dowodem tego jest wybór delegata Polski do jednej z podkomisji roboczych. Wszystko wskazuje na to, że w latach najbliższych udział ten będzie coraz poważniejszy. Z prawdziwą satysfakcją można stwierdzić, że polityka APRL, która zerwała z izolacją naszych modelarzy i pozwoliła im uczestniczyć w międzynarodowym ruchu sportowym, daje już doskonałe wyniki propagandowe. Byłem nawet nieco zaskoczony poważnym zainteresowaniem, jakie delegaci wielu krajów przejawiali dla naszego modelarstwa. Nazwiska naszych „asów" są powszechnie znane i to nie tylko w Europie. Kilkakrotnie zwracano się do mnie ze specjalną prośbą o przyjazd polskich modelarzy na imprezy organizowane w różnych krajach. Nawiązałem wiele koleżeńskich kontaktów z delegatami innych krajów. Przyjemnie jest skonstatować, że w modelarstwie zbliżamy się szybko do tej pozycji międzynarodowej, jaką mamy w szybownictwie.

Na zakończenie kilka impresji całkiem prywatnych. Z Paryża nie powróciłem obładowany balsa i silnikami. W dwóch wielkich magazynach modelarskich, jakie miałem możność zwiedzić, jest istotnie wszystko, ale ceny są bardzo wysokie, nawet dla kieszeni dobrze zarabiającego. Zaopatrzenie u nas w kraju dalekie jest od ideału, ale niech wieczni malkontenci zapamiętają, że to właśnie my jesteśmy przedmiotem zazdrości ze strony modelarzy krajów kapitalistycznych, którym w głowie się nie mieści, że materiały modelarskie można otrzymywać za darmo, za darmo jeździć na wszelkiego rodzaju imprezy itp. Nie zwalnia to nas oczywiście w niczym od obowiązku zwiększenia asortymentu materiałów w składnicach, z którymi jest jeszcze wciąż słabo w porównaniu z zagranicą.

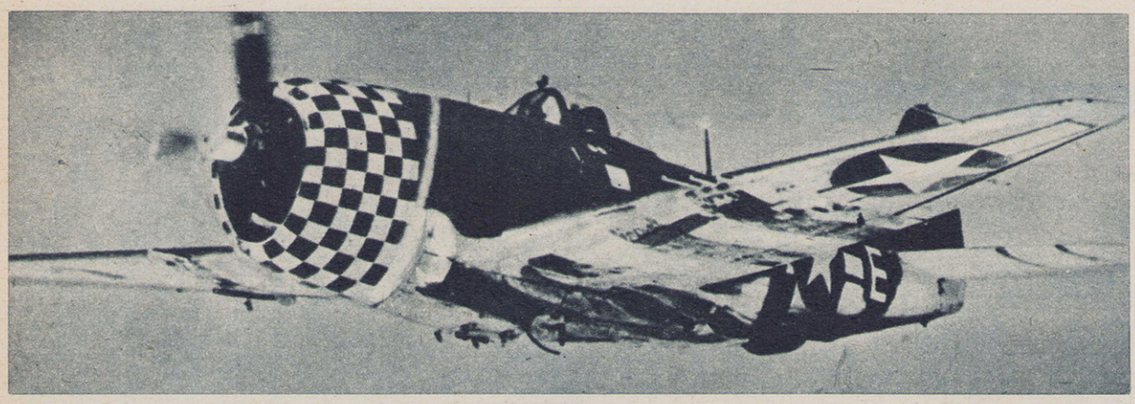
I jeszcze jedna uwaga. Na posiedzeniu CIAM delegat USA demonstrował przemysłowo produkowane urządzenie do sterowania modeli na uwiezi pojedynczą linką (mocno zresztą prymitywne), które jakoby cieszą się w Ameryce dużym powodzeniem. Mamy w tej dziedzinie pewne doświadczenia (Wasilewski z Wrocławia), które na pewno warto kontynuować, jako jedną z dróg do polepszenia wyników naszych niezbyt szybkich szybkościówek.

Inż. ANDRZEJ TRZCINSKI

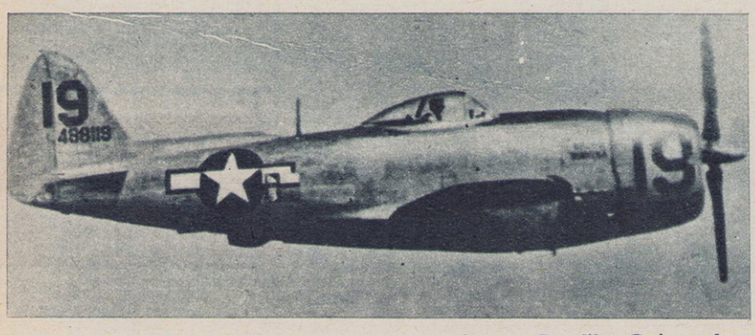
LOTNICZE KULISY MINIONEJ WOJNY

Piorunem NA WROGA

RAJMUND SZUBAŃSKI 3



P-47 D-25 RE, pierwszy model z kabiną o obrysie kroplowym.

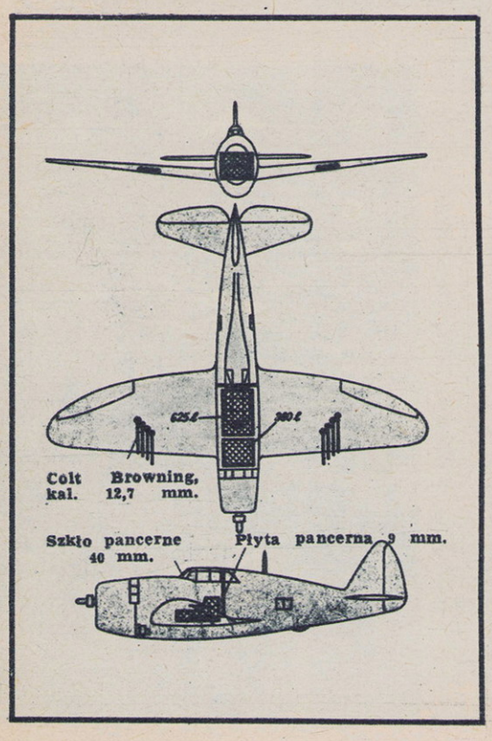


P-47 N-1 RE, wersja głównie stosowana w operacjach na Pacyfiku. Zmiana obudowy kabiny spowodowała przedłużenie płetwy steru kierunkowego, celem zachowania stabilizacji kierunkowej.

W samolocie tym zastosowany został nowy, chłodzony płynem silnik Pratt i Whitney „Double Wasp" R-2800-59, o mocy 2535 KM. Zwiększenie mocy maksymalnej uzyskano dzięki urządzeniu wtryskującemu wodę do cylindrów. Czterołopatkowe śmigło Curtissa o powiększonej do 4 m średnicy umożliwiło przyśpieszenie prędkości wznoszenia o przeszło 100 m/min.

Wersja P-47 D miała długość 11 m, rozpiętość 12,4 metra, wysokość 4,3 m, powierzchnię nośną 27,9 m². Normalny ciężar własny wynosił 4800 kG, a można było jednak samolot obciążyć aż do 7250 kG.

Prędkość 700 km/h na wysokości 8850 m, a 560 km/h na poziomie morza, prędkość lądowania 160 km/h, pułap 12 200 m. Z początkową prędkością wznoszenia 840 m/min, „Thunderbolt" wzbijał się w ciągu 5,1 minut na wysokość 4600 m. Jako myśliwiec bombowy, P-47 D mógł operować w odległości 400 km od bazy, natomiast promień działania jego jako samolotu eskortującego wydłużał się do 500 km.



Dzięki temu można było zapewnić nieprzerwaną ochronę myśliwską bombowcom wykonującym w Wielkiej Brytanii dzienne naloty na Berlin, rozpoczęte w marcu 1943 r. Podczas innego nalotu, na Regensburg „Thunderbolty" startując wraz z bombowcami z Wielkiej Brytanii lądowały w bazach aż w północnej Afryce.

Doświadczenie wykazało wkrótce, że P-47 nadają się nie tylko do zadań eskortowych na duże odległości i na wysokich pułapach. Wymiatanie nad frontem, bombardowanie taktyczne, loty szturmowe — oto dziedziny, w których wykazały się zalety tej nieprzeciętnej konstrukcji.

Specjalnym rodzajem działań bojowych były ataki bombowe ze średniej wysokości, przeprowadzane przy całkowitym pokryciu nieba chmurami. Kierowane przez naziemne stacje radiolokacyjne, ciężko obładowane bombami „Thunderbolty" zrzucały swój ładunek nie widząc celu — na radiowy sygnał z bazy.

Jedynie na terytorium Niemiec P-47 zniszczyły od dnia inwazji do zakończenia wojny 9 tys. lokomotyw, 86 tys. wagonów kolejowych, 68 tys. samochodów i 6 tys. niemieckich pojazdów pancernych różnego typu.

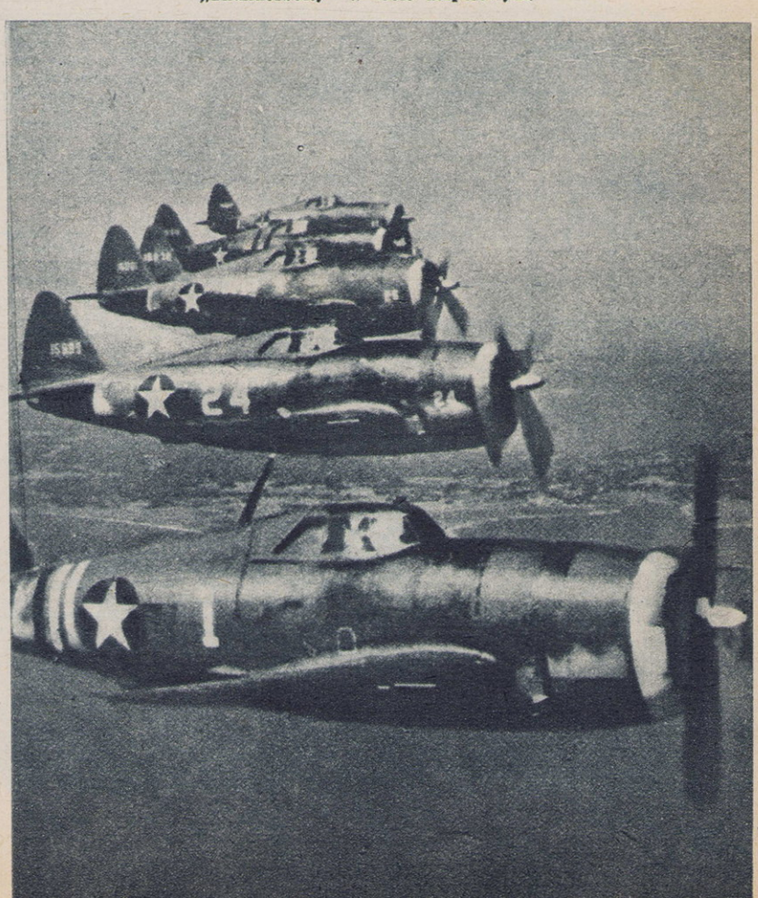
W roku 1944 następuje okres prób. Tak więc na jednej maszynie, nazwanej XP-47 E, zamontowano kabinę hermetyczną, XP-47F miał skrzydło o profilu laminarnym. TP-47 G, to dwuosobowa wersja treningowa. XP-47 H — miał chłodzony cieczą silnik Chrysler XIV-2220, XP-47 J — m. in. mniejszą średnicę silnika, zmniejszony ciężar własny i nieco inną konstrukcję skrzydła. Z silnikiem R-2800-61 był on najszybszą odmianą „Thunderbolta" — osiągał 900 km/h. XP-47 L miał zwiększony zbiornik paliwa w kadłubie.

W wyniku tych wszystkich prób dokonana zostaje ostateczna modyfikacja. Odmiana P-47 M otrzymuje inny kształt statecznika pionowego. Szereg zmian konstrukcyjnych, wraz z silnikiem Pratt i Whitney „Double Wasp" 2800-57 o mocy nominalnej 2100 KM, a maksymalnej — z wtryskiwaniem — 2800 KM, umożliwia mu osiągnięcie prędkości maksymalnej rzędu 725 km/h. „Thunderbolt" był wówczas najszybszym samolotem tłokowym i mógł dzięki temu nawiązać skuteczną walkę z niemieckimi maszynami odrzutowymi.

Ostatnia wersja produkcyjna — P-47 N zawiera pewne dalsze udoskonalenia. Przedłużone o 46 cm skrzydło ma nowy profil — Republic R-3 — oraz zaopatrzone jest w hamulce do lotu nurkowego. Maksymalny ciężar samolotu wzrósł do 9 tys. kG. Prędkość maksymalna 740 km/h. P-47 N zabierał tylko dwie bomby po 225 kG i 10 pocisków rakietowych, ale zastosowane po raz pierwszy zbiorniki w skrzydłach mogły pomieścić dodatkowo 800 litrów paliwa. Osiągnięty w ten sposób niespotykany zasięg — 3750 km sprawił, że odmiana ta używana była w końcowym okresie wojny na Pacyfiku do eskortowania „Superfortec" atakujących obiekty na macierzystych wyspach Japonii.

Na tym kończy się wojenna historia „Thunderbolta" — jednego z najbardziej udanych samolotów lat 1939—1945. Do końca wojny zbudowano ogółem prawie 20 tys. maszyn tego typu, w tym 16 919 najbardziej rozpowszechnionej odmiany „D". Wytwórnia Republic specjalizuje się od tego czasu w produkcji samolotów myśliwskich. Z jej biur konstrukcyjnych wyszły po wojnie maszyny: P-72 (1945), F-84 „Thunderjet" (1946 r.), F-84 F „Thunderstreak" (1950 r.), RF-84 F „Thunderflash" (1952 r.), XF-91 „Thundermaster" (1949 r.), F-96 (1954 r.), F-103 (1955 r.) i wreszcie F-105 „Thunderchief" z 1956 r.

„Thunderbolty" w locie zespołowym.



Skrzydła MŁODYCH

KML SKRZYDLATA POLSKA

KORESPONDENCI

● Pragnę korespondować z kolegami modelarzami. Mam lat 13. **Krzysztof Nowak** — Gliwice, ul. T. Lellka 24 m 2.

● Mam 12 lat i bardzo interesuję się lotnictwem. Należę do modelarni w Starachowicach. Budują modele latające i redukcyjne. Chciałbym nawiązać korespondencję z kolegami o podobnych zainteresowaniach. **Henryk Górecki** — Wąchock, ul. Wygoda 6, pow. Starachowice, woj. Kielce.

● Chciałbym korespondować z polskim modelarzem sportowcem. Jestem instruktorem modelarskim. **Dimco Dincew** — Bułgaria, Widin, ul. G. Dymitrowa 32.

● Posiadam do odsprzedania czasopismo czechosłowackie „Kridla vlasti" roczniki 1956, 1957 i 1959 w cenie 250 zł za całość. Również mam czeskie plany modelarskie w cenie 15 zł za sztukę. **Aleksander Koniakowski** — Zabrze 11, ul. Kwiatowa 8/2.

● W tym roku w wakacje byłem na kursie instruktorów modelarskich II stopnia w Krośnie. Po ukończeniu kursu mieliśmy otrzymać zaświadczenia. Do dnia dzisiejszego zaświadczenia nie otrzymałem i zapytuję, gdzie mógłbym się o nie zwrócić. **Józef Leśniak** — Stary Sącz, ul. Świerczewskiego 25, pow. Nowy Sącz.

— *Podajemy adres, gdzie otrzymacie informacje — Aeroklub PRL — Wydział Modelarski, Warszawa, Krakowskie Przedmieście 55.*

● Zwerbowałem 10 członków Klubu Miłośników Lotnictwa. Nie mamy niestety żadnych książek lotniczych ani planów modeli i materiałów. Zwróciłem się do Aeroklubu Zielonogórskiego — nie otrzymałem jednak żadnej odpowiedzi. **Stanisław Gawlik** — Piotrów, pta Przewóz, pow. Żary, woj. Zielona Góra.

● Zwracam się do Was z prośbą o przysłanie zdjęcia Antoniego Kocjana (konstruktora szybowców przedwojennych). Gdyby redakcja nie dysponowała tym zdjęciem proszę o zamieszczenie w „Skrzydlatej mojej prośby. Może któryś z członków klubu lub harcerz prześle mi to zdjęcie. **Janek Janczewski** — Gdynia, ul. I Armii WP 1/10.

Drodzy Czytelnicy!

W listach, jakie do mnie kierujecie przewija się wśród wielu zapytań jeden temat, na który postaram się pokrótce odpowiedzieć. Zapytujecie mianowicie, dlaczego nie ukazują się książki o tematyce modelarskiej? „Dawniej — piszecie — istniała pewna ciągłość publikacji, mieliśmy podręczniki dla mało i średniozaawansowanych, albumy konstrukcji z całego świata, a dziś książek tych już dostać nie można, a nowe jakoś się nie ukazują".

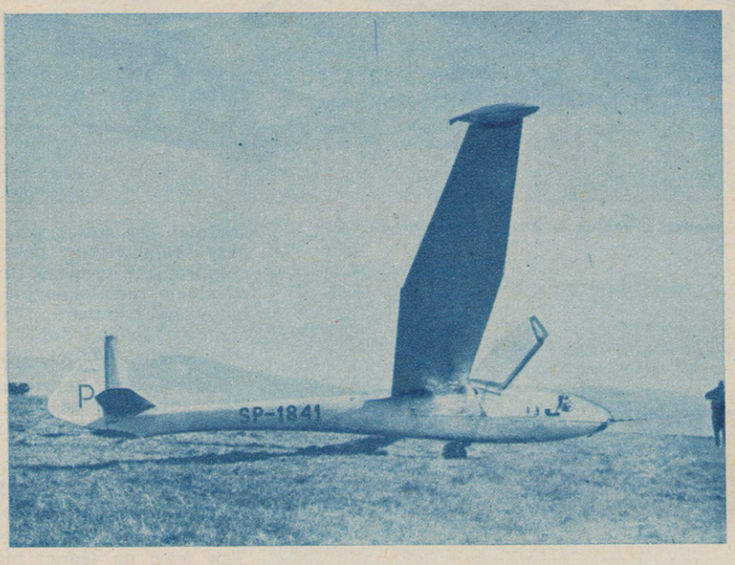
Jak wiadomo, dawniej głównym producentem książek modelarskich było Wydawnictwo MON. Z nieznanych bliżej powodów zainteresowanie tego rodzaju publikacjami w wydawnictwie tym zupełnie zanikło. Powstała na skutek tego wielka luka w wydawnictwach modelarskich, której nikt na razie nie łatał.

Obecnie dopiero nasze Wydawnictwa Komunikacyjne zainteresowane wszystkim co służy technice i jej popularyzacji przejmują powoli również i tematykę małego lotnictwa. Pierwszą „jaskółką" było wydanie doskonałego podręcznika o modelach zdalnie sterowanych J. Wojciechowskiego i Z. Korsaka, który mimo iż wydany niedawno zniknął szybko z półek księgarskich.

Wierzyć należy, iż w latach przyszłych autorzy prac modelarskich znajdą trwałe oparcie w Wydawnictwach Komunikacyjnych, a Czytelnicy nasi książki o małym lotnictwie wydane z całą starannością, z której słyną już w Polsce i za granicą Wydawnictwa Komunikacyjne. I wówczas okaże się nieprawdziwa teza, iż książki modelarskie nie „idą", jak twierdzą niektórzy wydawcy, nie zdający sobie sprawy z tego, że właśnie podręcznik modelarski musi być wydany pięknie, starannie, a nie jako marna broszura. To właśnie chciałem odpowiedzieć moim korespondentom.

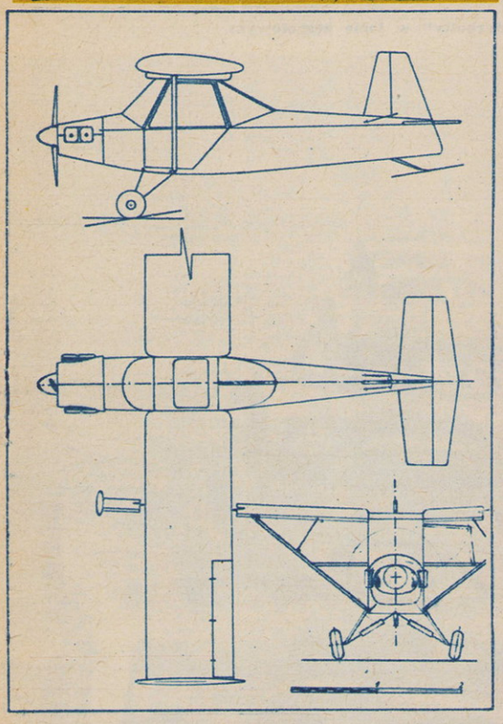
Redaktor KLM

CO TO ZA SZYBOWIEC



Najnowsze, bo sprzed miesiąca zdjęcie SZD-19X, czyli nieznanego jeszcze szerszemu ogółowi „Zefira", supernowoczesnej wyczynówki. Foto: B. Koszewski

Konstruktor LOTNICZY



Znany modelarz łódzki **Jarosław Janowski** nadesłał do naszego kącika swój projekt amatorskiego samolotu turystycznego. Konstrukcja mieszana. Ciężar całkowity 280 kG (!). Prędkość przelotowa — 90 km/h, zasięg — 400 km, rozpiętość skrzydeł — 7 m. Silnik o mocy 30 KM.

MAŁE LOTNICTWO ZA GRANICĄ

Coraz mniejsze stają się radiomodele. Ostatnio w NRF zbudowano model zdalnie sterowany o rozpiętości skrzydeł 500 mm.

★

W USA opracowano dwa filmy o tematyce modelarskiej. Pierwszy pt. „Nogy" jest historią chłopca, który dzięki modelarstwu zostaje pilotem komunikacyjnym. Drugi film pt. „Skrzydła jutra" przedstawia drogę do lotnictwa przyszłości, która rozpoczyna się od pracy modelarskiej.

★

W Szwajcarii na zawodach krajowych startowało aż 12 ekip w wyścigu modeli na uwięzi. Najlepszy wynik szybkościówek 181 km/h, a wyścigu — 6' 08" na dystansie 10 km.

★

Model wyścigowy Belga N. Bernarda, który zajął I miejsce na X Mistrzostwach Europy Modeli na Uwięzi odznacza się niezwykle elegancką, nowoczesną sylwetką. Szkic modelu zamieszczamy obok.

★

W Wielkiej Brytanii ma powstać na początku 1960 roku nowy miesięcznik poświęcony wyłącznie zagadnieniom radiosterowania pt. „Radio Control Models and Electronics".

★

Międzynarodowe zawody szybowców A-2 „Nordic" odbyły się 6 września br. w Danii. Udział wzięły ekipy Finlandii, Danii, Norwegii i Szwecji. Zespołowo zwyciężyli Finowie (7 553 sek), przed Szwecją i Danią.

★

W Finlandii istnieje 100 zorganizowanych klubów modelarskich z 5 000 członków.

★

Nowy radziecki silnik 2,5 cm³ nosi nazwę „Sputnik".

★

O polskim modelarstwie coraz głośniej na świecie, prawie każde czasopismo zagraniczne przynosi informacje o naszych imprezach, wynikach i zawodnikach.

W listopadowym numerze miesięcznika angielskiego „Aero Modeller" zamieszczono rysunki konstrukcyjne skrzydeł opracowane przez St. Żurada, zaczerpnięte z naszej wkładki „Modelarz Lotniczy".

★

Tegoroczne zawody krajowe w Scampton w W. Brytanii uznane zostały za jedną z większych imprez w tym kraju. Startowało 350 szybowców, 236 modeli z napędem mechanicznym, 170 gumówek i 153 modele wyścigowe na uwięzi.

★

Na 28 krajowych zawodach modelarskich w USA uzyskano następujące najlepsze wyniki: **Mikromodele** — 21 min 43,7 sek. **Modele szybowców startujące z ręki w pomieszczeniu zamkniętym** — 1 min 09,2 sek. **Szybowce** — A-1 — 16 min 23 sek, A-2 — 14 min 53 sek. **Gumówki „Wakefield"** — 17 min 41,6 sek. **Modele z napędem mechanicznym FAI** — 19 min 29 sek. **Modele z napędem rakietowym** — 12 min. **Szybkie na uwięzi** — 2,5 cm³ — 134,07 km/h, 5 cm³ — 138,73 km/h, 10 cm³ — 154,18 km/h.

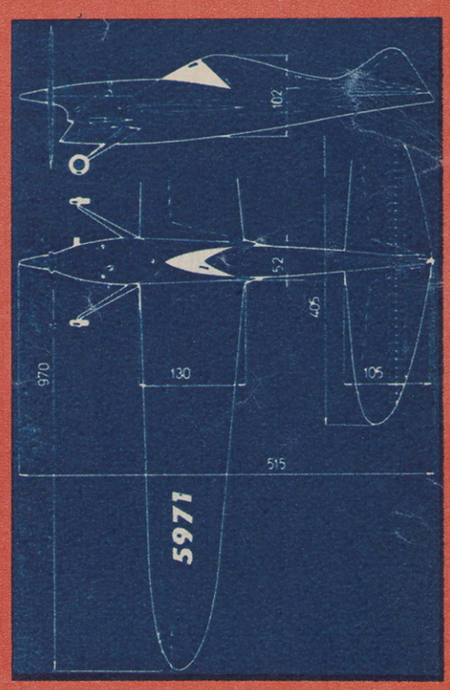
★

W Australii Colin Stones zbudował silnikowy radiomodel, który śledzony radiolokatorem wojskowym osiągnął wysokość 4 800 m. Napęd modelu — silnik japoński Enya-15-D. Rozpiętość skrzydeł — 1 950 mm. Godnym uwagi jest fakt „zgubienia" modelu przez radiolokator, gdy oddalił się on na odległość 10,5 km od miejsca pomiarów. Model przebywał w powietrzu 41 min mając zapas paliwa na godzinę czasu.

★

Bezogonowce tracą swych zwolenników. Na międzynarodowych zawodach modeli tego typu w Kaltenkirchen (NRF) wzięły udział jedynie dwie ekipy: Holandii i NRF. I miejsce zajął zeszłoroczny zwycięzca. Niemiec W. Zwilling ze Stuttgartu.

P. E.



Model Belga N. Bernarda. wg „Model-Avia"

SAMODZIELNE SZKOLENIE SPADOCHRONOWE. Adam Iwiński. Okładkę projektował Jerzy Szulc. Na zlecenie Aeroklubu PRL Wydawnictwo MON. Warszawa 1959. Wydanie I. Nakład 20 000 egz. Str. 150, rys. 118. Cena zł 8.

„Jest to sport ludzi dzielnych, odważnych i zdecydowanych, wymagający z uwagi na swój specyficzny charakter, pewien moment ryzyka i niebezpieczeństwa nieco odmiennego traktowania niż inne rodzaje sportu. Wymaga on przede wszystkim jednolitego kierownictwa i stałej kontroli. W spadochroniarstwie niczego nie wolno przeoczyć. Stuprocentowe bezpieczeństwo kończy się tam gdzie zaczyna się błąd!"

„Samodzielne szkolenie spadochronowe" powinno się znaleźć w biblioteczce nie tylko kandydata na szkolenie spadochronowe, ale każdego miłośnika lotnictwa bez względu na kierunek studiów czy zamiłowań.

Do wad książki należy brzydka szata graficzna: okładka i rysunki, ale o to trudno winić autora.

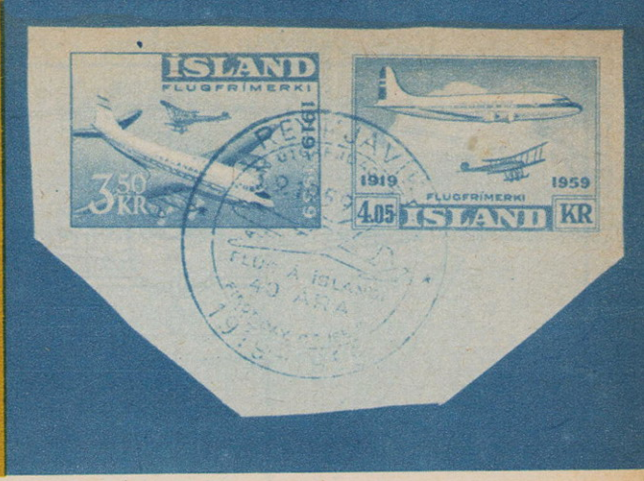
J. Kownacki

Książka przeznaczona jest przede wszystkim dla młodzieży pragnącej zapoznać się ze sportem spadochronowym. Czytelnik po samodzielnym opanowaniu zawartych tam wiadomości ma pełne szanse złożyć z pomyślnym wynikiem egzamin teoretyczny i być przyjętym — bez konieczności uczęszczania na kurs teoretyczny — na szkolenie spadochronowe praktyczne. „Samodzielne szkolenie spadochronowe" zawiera osiem rozdziałów: zastosowanie spadochronów, podział i budowa, działanie spadochronów, składanie, podstawowe wiadomości teoretyczne (tutaj podane są zasadnicze dane i obliczenia z zakresu fizyki), technika wykonania skoku, higiena skoczków i skoki przymusowe.

Warto przytoczyć jak określa spadochroniarstwo autor książki:

KĄCIK FILATELISTY

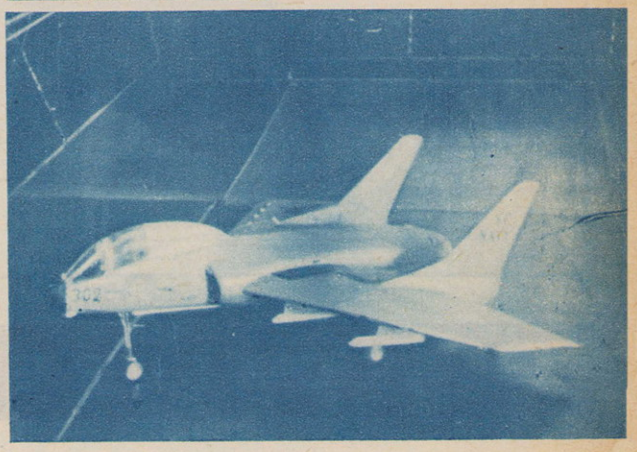
Z okazji 40-lecia istnienia linii lotniczych w Islandii, ukazały się dwa znaczki przedstawiające nowoczesne samoloty na tle starych typów sprzed kilkudziesięciu lat.



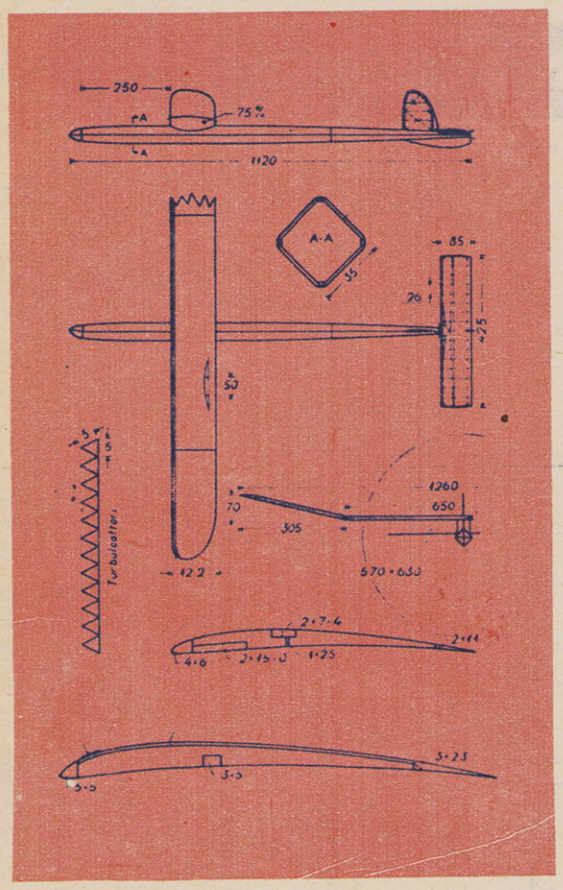
NAJNOWSZE SAMOLOTY...

Wytwórnia Piper (w USA) znana i w Polsce z doskonałych popularnych płatowców Piper-Cub wypuściła ostatnio dwie wersje nowego samolotu turystycznego Piper „Tri-Pacer" i „Caribbean". Samoloty te stanowią modele na rok 1960. „Tri Pacer" ma silnik o mocy 160 KM, a „Caribbean" 150 KM. Charakterystyczne u obu typów jest stałe, trójkołowe podwozie. Prędkość podróżna 220 km/h. Produkcja tych samolotów wyniesie w 1960 roku 4 sztuki dziennie.

Jan Tomaszewski z Katowic nadesłał zdjęcie modelu red.-lat. samolotu odrzutowego wykonanego przez A. Matulę z Dąbrowy Górniczej. Model wykonanego przez A. Matulę ce działka (!), ma chowane podwozie i szereg innych mechanizacji. Zdjęcie, niestety dużo traci, gdyż jest niezbyt ostre, a ciemny przód rozpływa się na tle. Przy lepszym, bardziej kontrastowym oświetleniu i mniejszej przysłonie, model na pewno byłby wyraźniejszy; a o to chodzi w tego rodzaju zdjęciach technicznych.



FIŃSKI „WAKEFIELD"



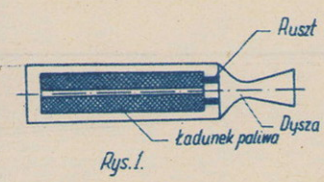
O modelarstwie w Finlandii wiemy stosunkowo mało. Tym też ciekawsze będzie zapoznanie się z konstrukcją modelu z napędem gumowym typu „Wakefield" konstrukcji Asko Kekkonena. Najciekawsze są tutaj skrzydła pokryte całkowicie od góry deseczką balsową grubości 1,5 mm. Skrzydła o cienkim profilu zaopatrzone są na całej rozpiętości w turbulator umieszczony tuż przy przedniej krawędzi. Turbulator to naklejone trójkąty wycięte z celuloidu grubości 0,3 mm. Można dodać, iż ten rodzaj turbulatora sprawdzali już praktycznie modelarze USA na szybowcach. Kadłub rurowy z deseczek balsowych. Śmigło o średnicy 570 mm i skoku 630 mm. Powierzchnia skrzydeł — 15,25 dcm², a powierzchnia usterzenia wysokości — 3,62 dcm². Oś ciągu śmigła skierowano 3 stopnie w prawo i 5 stopni do dołu. (l)

Wg „Ilmailu"

O RAKIETACH DLA MODELARZY

Mgr inż. Jacek Walczewski

· 3 ·



Rys. 1.

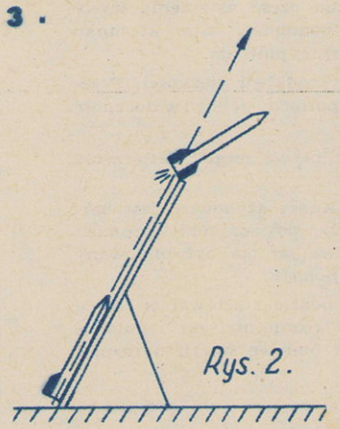
1. 4. Przechowywanie paliw.

Ogólnie biorąc, spalanie materiałów pirotechnicznych łączy się nie tylko z powstaniem płomienia o wysokiej temperaturze, ale także z rozrzuceniem grudek materiału na dużej przestrzeni, co tworzy oddzielne ogniska. Zapalenie materiałów pirotechnicznych nawet w bardzo małej ilości wywołuje niebezpieczeństwo uszkodzenia ciała (zwłaszcza oczu); przy większych ilościach nieuniknione jest powstanie pożaru.

2. Rozerwanie rakiety na wyrzutni lub w locie.

W zależności od sytuacji może tu powstać niebezpieczeństwo rażenia odłamkami, lub niebezpieczeństwo ognia.

Ogólnie biorąc, rozerwanie zachodzi wtedy, gdy komora nie wytrzymuje panującego w niej ciśnienia. Albo więc komora jest za słaba w stosunku do ciśnienia, albo ciśnienie przekroczyło wartość obliczeniową. Obliczenie ciśnienia w komorze, gdy znany jest, prócz zasadniczych wymiarów silnika, tylko skład paliwa, nie jest sprawą prostą i przekracza możliwości przeciętnego modelarza. Można by wiele pisać na ten temat. Praktycznie, istnieją następujące przyczyny rozerwania komór:



Rys. 2.

2. 1. Za słaba komora. Oczywiście, może być przyczyną złe obliczenie wytrzymałościowe (lub brak obliczenia). Przy obliczeniu w zasadzie prawidłowym, może zajść nieprzewidziane przegrzanie, lub zaistnienie wady materiałowej.

2. 2. Pęknięcie ładunku.

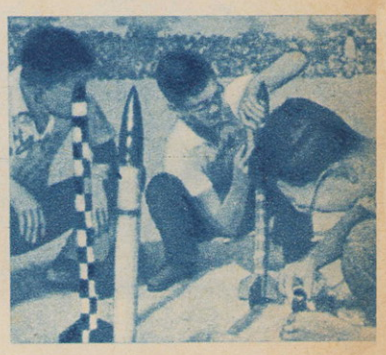
Załóżmy, że ciśnienie spalania zostało obliczone. Jeśli jednak powierzchnia spalania wzrośnie nieoczekiwanie, np. w wyniku pęknięcia ładunku lub odklejenia jego od ściany komory, to wzrośnie ciśnienie.

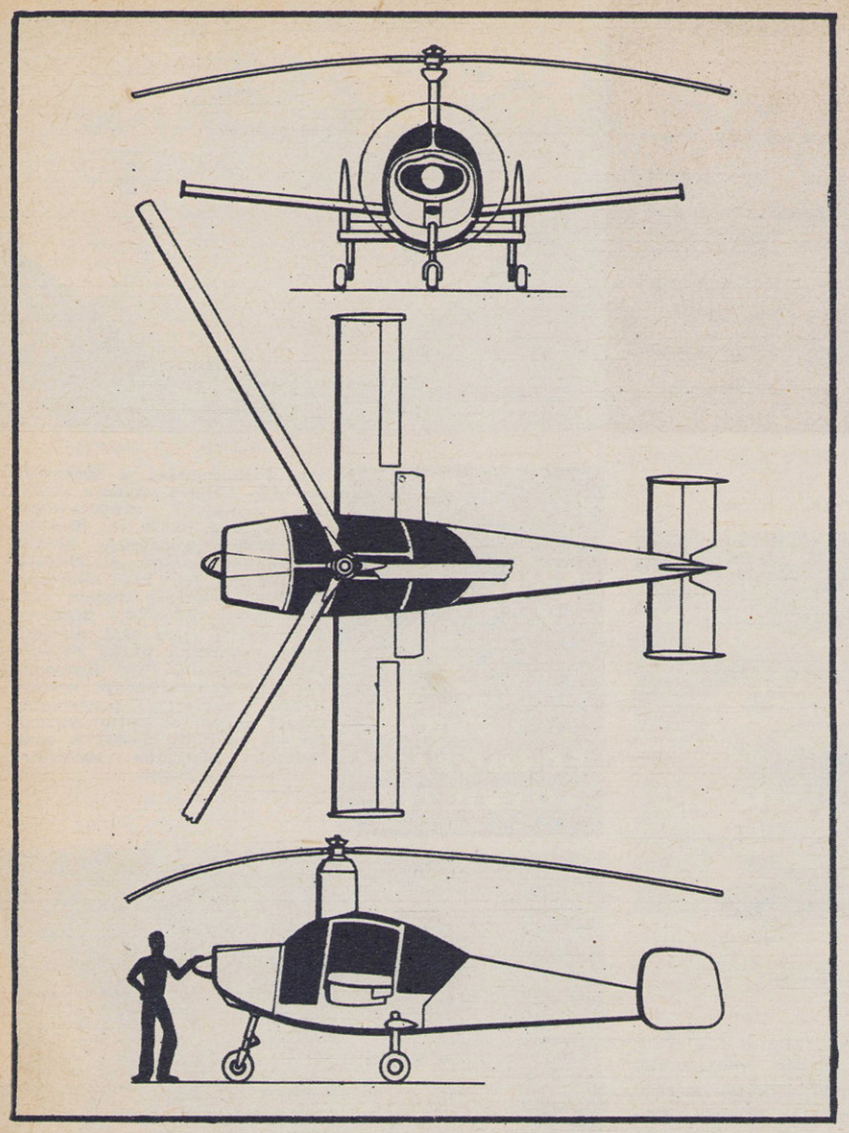
2. 3. Zatkanie dyszy.

Powodem zatkania dyszy przez ładunek paliwa może być niewłaściwa konstrukcja rusztu lub jego złamanie. Ruszt, znajdujący się między ładunkiem paliwa a dyszą, powinien być dostatecznie wytrzymały i gęsty, aby nie dopuścić do przesunięcia się ładunku w kierunku dyszy. Dysza może zostać zatkana również przez resztki zapłonnika, przy jego niewłaściwej konstrukcji. Zatkanie dyszy powoduje z reguły eksplozję silnika. (Rys. 1.)

CIĄG DALSZY NASTĄPI

W Chińskiej Republice Ludowej budowa rakiet należy do tradycji, stąd też i modelarze mogą sobie pozwolić na budowę małych modeli napędzanych materiałem pirotechnicznym.





HELICOP-AIR L-50 „GIRHEL" ● FRANCJA

JEDNYM z najbardziej zaskakujących projektów zgłoszonych we Francji na konkurs samolotów popularnych jest wiatrakowiec „Girhel".

„Girhel" odznacza się dość interesującą konstrukcją oraz krótkim startem i lądowaniem, co jest jak wiadomo zaletą wiatrakowców. Do wytwarzania siły nośnej w wiatrakowcu „Girhel" służy, oprócz stałych płatów, wirnik nośny obracający się samoczynnie w strumieniu zaśmigłowym, na zasadzie tzw. autorotacji. Przed startem wirnik, po ustawieniu łopat na zerowy kąt natarcia, może być rozkręcony do wysokich obrotów za pomocą przekładni od silnika. Zmagazynowana w silniku energia może być następnie wykorzystana do skrócenia startu, przez szybki przyrost siły nośnej.

Wirnik jest trzyłopatowy o stałej osi, osadzony na oprofilowanym, wolnonośnym wsporniku. Łopaty, zawieszone przegubowo, zbudowane są z drewna ulepszonego i sklejki, przy użyciu wypełniacza piankowego. Skok ogólny łopat może się zmieniać do startu. Brak sterowania cyklicznego.

Kadłub w przedniej części metalowy, konstrukcji ramowej z rur o przekroju prostokątnym. Dwuosobowa kabina jest bogato oszklona. Przewidziano podwójne sterowanie. Tylna część kadłuba skorupowa ze sklejki, w serii przewidziano skorupę metalową.

Płat nośny składa się z dwóch identycznych, wymiennych połówek o obrysie prostokątnym i symetrycznym profilu, stałym wzdłuż rozpiętości. Na trzech czwartych rozpiętości umieszczono lotki. Konstrukcja skrzydeł mieszana, dźwigar z rury prostokątnej, żebra i pokrycie ze sklejki.

Usterzenie kierunku potrójne. Skrajne płyty są statecznikami, a centralne sterem. Usterzenie wysokości całkowicie ruchome, dzieli się na część przednią i tylną.

Podwozie stałe, trójkołowe. Koła główne osadzone na wolnonośnych goleniach amortyzowanych, wspartych na oprofilowanych wysięgnikach — skrzydełkach.

Silnik w wersji L-50 Lycoming o mocy 90 KM, zgodnie z warunkami konkursu. Przewidziano wersje ulepszone L-51 z silnikiem 150 KM. Śmigło ciągnące dwułopatowe. (JS)

DANE TECHNICZNE (L-50)

Wymiary:			Ciężary:		
Rozpiętość płata	—	6,0 m	Ciężar własny	— 380	kG
Średnica wirnika	—	10,0 m	Ciężar w locie	— 625	kG
Długość	—	6,1 m	**Osiągi:**		
Wysokość	—	2,7 m	Prędkość maksymalna	— 166	km/h
Powierzchnia płata	—	4,5 m²	Prędkość przelotowa	— 140	km/h
			Prędkość minimalna	— 30	km/h
			Rozbieg	— 20	m

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

„STANDARD" ● CZECHOSŁOWACJA

CZECHOSŁOWACCY szybownicy otrzymali nowy szybowiec odznaczający się dużą prostototą budowy, taniością oraz dobrymi osiągami. Głównym jego projektantem jest inż. I. Mateicek, wraz z grupą konstruktorów.

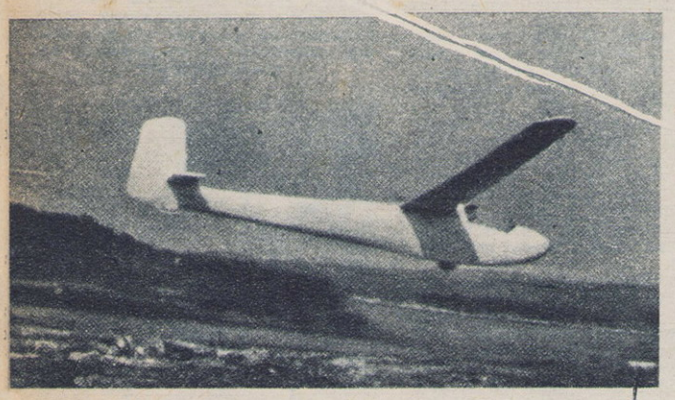
„Standard" — to górnopłat wolnonośny konstrukcji drewnianej. Skrzydło o profilu laminarnym kryte sklejką, podpartą pianką polistyrenową. Lotka, przednia część usterzenia wysokości oraz statecznik są konstrukcji podobnej. Ster kierunku i część tylna usterzenia wysokości kryte płótnem.

Stałe kółko umieszczone jest przed środkiem ciężkości. Przestronna kabina odmykana na bok posiada dobrą widoczność i jest skutecznie wietrzona.

Nowością jest zastosowanie tzw. „pływającego" usterzenia wysokości.

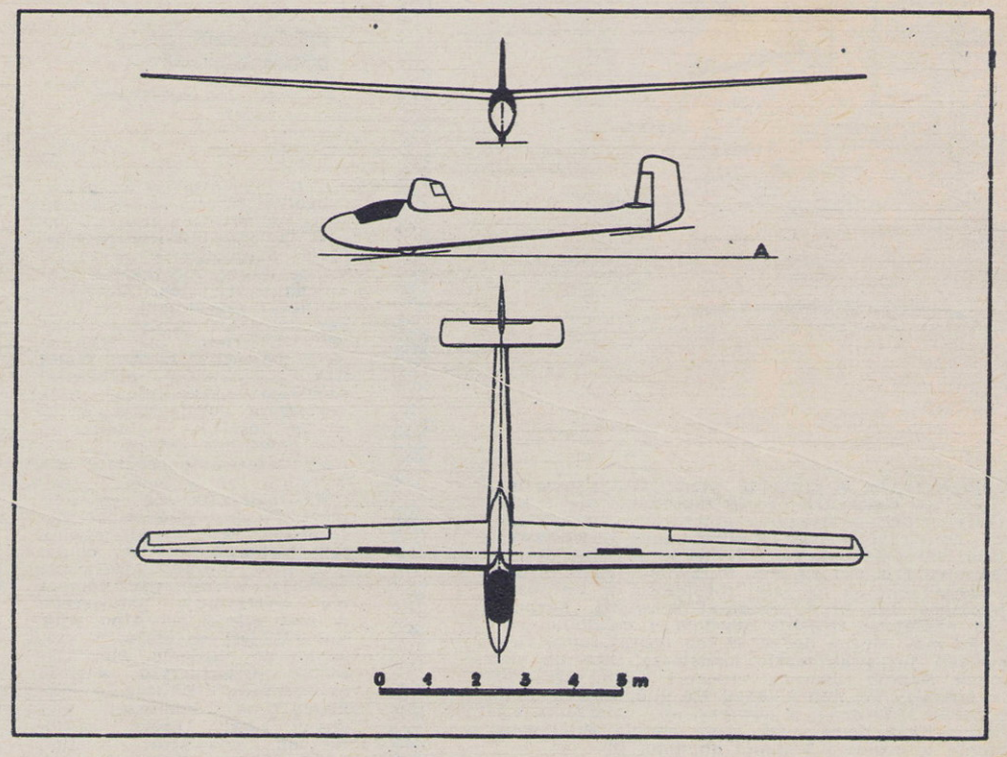
Według słów pilota oblatywacza F. Kdery szybowiec jest bardzo poprawny i przyjemny w pilotażu, posiada mały promień zakrętu i dużą zwrotność. W ciągu dwu lat ma być budowany seryjnie i zastąpić stare, wysłużone „Sohaje".

Na mistrzostwach świata 1960 roku będzie startował w klasie standard, oczywiście po zmniejszeniu rozpiętości do regulaminowych 15 m. Przewiduje się również budowę wersji o rozpiętości 17 m. (AB)



DANE TECHNICZNE

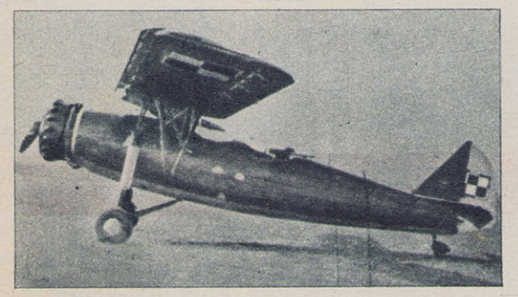
Wymiary:			Ciężary:		
Rozpiętość	—	16 m	Ciężar własny	— 200	kG
Długość	—	7,45 m	Ciężar całk.	— 300	kG
Wysokość	—	1,60 m	**Osiągi:**		
Szerokość	—	0,6 m	Doskonałość	— 33	
Pow. nośna	—	12,80 m²	przy prędk.	— 78	km/h
Wydłużenie	—	20	Opadanie	— 0,6	m/sek
			przy prędk.	— 65	km/h
			Prędk. min.	— 59	km/h



SYTUACJA SPRZĘTOWA W LOTNICTWIE POLSKIM W ROKU 1939

JERZY B. CYNK

Prawo przedruku za granicą zastrzeżone przez autora



Samolot wzorcowy, pierwszy wyprodukowany przez LWS, RWD-14 „Czapla". Serię 65 sztuk ukończono 28.II.1939 r.

Jeśli idzie o lotnictwo współpracy, dziwnych i niezrozumiałych zjawisk również nie brak. Z 65 dostarczonych wiosną 1939 r. „Czapli" tylko ok. 30 znalazło się w akcji (cztery eskadry), podczas kiedy wyposażenie ośmiu dalszych eskadr obserwacyjnych stanowiły przestarzałe i pod każdym względem ustępujące „Czapli" samoloty R-XIII. Armiom w polu oddano samoloty myśliwskie i bombowe, które nie mogły być przez nie należycie wykorzystane, równocześnie zaś, jakby dla koszmarnego kawału, nie przydzielono im odpowiedniej ilości samolotów łącznikowych, najbardziej właśnie armiom przydatnych. Polska posiadała prawie 700 RWD-8 (400 wojskowych i ponad 250 cywilnych), wystarczyłyby one na stworzenie 150—200 plutonów łącznikowych! Tymczasem poszczególne armie miały po jednym plutonie łącznikowym (3—4 maszyny) każda (prócz Armii „Pomorze", która miała ich dwa). Łącznie tylko 40 RWD-8 weszło do akcji. Samoloty te były często jedynymi środkami łączności między jednostkami armii. Ze względu na znikomą ich ilość w służbie armijnej używano często jako gońców „Czaple" i R-XIII lub nawet „Karasie" i P-11, odciągając je od właściwych zadań bojowych. Samoloty klasy RWD-8 były zasadniczym typem pracującym w armiach lądowych podczas wojny. Odpowiednikiem ich były niemiecki Fi-156 „Storch", brytyjskie Austery, amerykańskie Pipery i radzieckie Po-2. U nas uważano je za najmniej armiom potrzebne, przydzielając po kilka, kiedy dosłownie były ich setki. Można także było użyć PWS-26, odznaczające się doskonałą zwrotnością i pierwszorzędnymi własnościami lotnymi, do łączności lub nawet jako lekkie bombowce do nocnych nalotów nękających, w podobny sposób jak ZSRR używał Po-2.

Dalszym rozdziałem tego ponurego dramatu jest lotnictwo komunikacyjne. Flota komunikacyjna, uważana przez państwa XX wieku za ważny instrument transportu wojska i sprzętu, u nas nie weszła w ogóle w rachubę. PLL „Lot" dysponowały w r. 1939 7 Lockheed'ami 14 (12 pasażerów każdy), 7 L.10a „Electra" (po 10 pasażerów), 2 Douglas'ami DC-2 (po 14 pasażerów), 1 Junkersem Ju-52 (16 pasażerów). Istniało jeszcze wówczas przynajmniej 12 Fokkerów F.VII/3m (po 10 pasażerów każdy) oraz kilka lekkich samolotów komunikacyjnych PWS i innych, używanych do zadań pomocniczych. Dalszych 12 ex-bombowych F.VII/3m stało również bezużytecznie (z 21 tych maszyn wycofanych w r. 1938 ze służby bojowej 9 przydzielono jako transportowce Brygadzie Bombowej). Cała ta flota mogła w jednym rzucie przewieźć 480—500 żołnierzy lub odpowiednią ilość zaopatrzenia. Rzutów takich można było, w zależności od długości odcinków, wykonać kilka dziennie. Tymczasem żołnierz maszerował do frontu dziesiątki kilometrów, zaopatrzenie wiezione furmankami po zatłoczonych drogach nie docierało do oddziałów, a lotnictwo komunikacyjne ewakuowano za granicę w pierwszych dniach wojny, aby nikomu nie zawadzało, nie wykorzystując go ani do przerzucania posiłków w zagrożone pozycje, ani do zrzutów spadochronowych. Po prostu nie wiedziano co z nim robić, podobnie jak nie wiedziano co robić z całym rozporządzanym sprzętem lotniczym.

Sztab Główny, tonący po zmianach personalnych będących wynikiem przewrotu majowego 1926 r. w ekstazie legionowego samouwielbienia, nie ruszył w koncepcjach strategicznych na jotę poza erę Pierwszej Brygady i metod walk z okresu I wojny światowej, towarzyszących odradzaniu się państwowości polskiej. Ze względu na specyficzne warunki w jakich się one rozgrywały oraz złe wyposażenie techniczne i przestarzały sprzęt, walki te nie były reprezentatywne nawet dla późniejszych faz I wojny światowej, gdzie lotnictwo i broń pancerna grały już poważną rolę. Na bazie tych myszką, a również koniem, trącycych doświadczeń, postanowiono budować polskie siły zbrojne przyszłości. Sztab Główny do końca widział narzędzie ostatecznego zwycięstwa w kawalerii. Lotnictwo uważano za wyszukaną służbę pomocniczą o nieznanych bliżej wartościach operacyjnych, utrzymanie której dyktowane było raczej względami „mocarstwowej" reklamy niż koniecznością wojskową. Obok niesławnego rozkazu Piłsudskiego z sierpnia 1929 „O wojskach automobilowych i innych technicznych" (te „inne techniczne" to... lotnictwo), zabraniającego „wszelkich walk, zwalczań, ostrzeliwań i bombardowań" i nakazującego, że „lotnictwo ma służyć tylko do wywiadu i tylko w tym kierunku należy je używać" *), ten ciekawie narzucony charakter podrzędny lotnictwa uwypuklają zbudowane w kraju między rokiem 1929 a 1933 prototypy wojskowe. W ciągu tych sześciu lat wypróbowano sześć zasadniczo różnych modeli wywiadowczo-obserwacyjnych: PWS-1bis, PWS-5, PWS-19, PZL Ł-2, Lublin R-X/-XIII i RWD-14 „Czapla" oraz jeden typ liniowy: „Karaś" (choć był to potencjalnie lekki bombowiec, uważano go przede wszystkim za „liniowy", a więc dalekiego rozpoznania, do współpracy z armią); razem armijnych modeli 7. W tym samym okresie wypróbowano dwa zasadniczo różne modele myśliwskie: PWS-10 i linię rozwojową „Puławszczaków". Klasycznego typu bombowego, zdolnego do przeprowadzania bardziej niezależnych zadań ofensywnych, ani jednego! Dopiero w latach 1936/7 pokazały się prototypy dwusilnikowych bombowców P-37/I („Łoś") i LWS-1 (P-30) „Żubr". Do końca 1938 roku jedyną polską siłę bombową" stanowiło 21 trójsilnikowych Fokkerów, które za względnie nowoczesne mogły uchodzić do r. 1933. Dopiero zimą 1938/9 do eskadr zaczęły napływać „Łosie".

O „kawaleryjskich" upodobaniach Sztabu świadczy fakt, że przeciętnie ok. 20% bardzo skromnego budżetu zbrojeniowego szło na utrzymanie 40 pułków „jazdy", a tylko 10% na najkosztowniejszą z istniejących broni, lotnictwo. W związku z prędkim wzrostem ceny i kosztów utrzymania coraz bardziej zaawansowanych samolotów, nieznaczne podwyżki sum przeznaczonych na lotnictwo nie pozwalały nawet na utrzymanie „status quo", nie mówiąc już o rozbudowie jednostek. Niemcy poświęcały tymczasem ok. 1/3 swego olbrzymiego budżetu zbrojeniowego na błyskawicznie rozrastającą się Luftwaffe... Anglia i Francja nie pozostawały daleko w tyle.

Brak jakiejkolwiek naczelnej władzy, obejmującej całokształt zagadnień lotniczych i wynikający stąd nieopisany bezład organizacyjny dopełniały tragicznego obrazu.

II. Czteroletni plan rozbudowy lotnictwa 1937—1941

Istniał jednak plan rozbudowy lotnictwa, który według opinii Sztabu miał postawić lotnictwo polskie na poziomie europejskim. Spójrzmy nań uważnie. Jest to niezmiernie ciekawy dokument, dokument bezgranicznej ignorancji spraw lotniczych przez odpowiedzialne czynniki.

Czteroletni plan rozbudowy lotnictwa przygotowany został w/g dyrektyw sztabu generalnego przez płk. **piechoty** Jagrymowa-Sadowskiego w jesieni 1936 roku i miał być wykonany w latach budżetowych 1937/38, 38/39, 39/40 i 40/41. Plan miał być całkowicie zrealizowany i wszystkie przewidziane w nim jednostki w pełnej gotowości operacyjnej do końca 1941. Przewidywał on pięć rodzajów lotnictwa: bombowe, rozpoznawcze czyli liniowe, obserwacyjne czyli towarzyszące, myśliwskie i pościgowe: łącznie 78 eskadr wyposażonych w 642 samoloty pierwszej linii, plus 100% zapasu w sprzęcie. Razem więc z samolotami dowódców i 12 plutonami łącznikowymi po 3 samoloty, Polska miała w roku 1941 posiadać ok. 1500 samolotów bojowych.

Według dzieła „Polskie Siły Zbrojne w Drugiej Wojnie Światowej", lotnictwo bombowe, do zwalczania celów stałych na dalekim zapleczu, składać się miało z 21 eskadr po 6 samolotów każda. Wymagana prędkość samolotów 300 km/h; udźwig powyżej 1,5 tony;

lotnictwo liniowe — z 14 eskadr po 10 samolotów o prędkości 300 km/h i udźwigu 600 kG;

lotnictwo towarzyszące — 18 eskadr po 7 samolotów o prędkości do 250 km/h;

lotnictwo myśliwskie — 15 eskadr po 10 samolotów jednomiejscowych, o krótkim zasięgu i dużej zwrotności, o prędkości do 350 km/h;

lotnictwo pościgowe, do zwalczania nalotów n-pla w głębi własnego kraju — 10 eskadr po 10 sam. dwusilnikowych uzbrojonych w działka, o prędkości do 450 km/h.

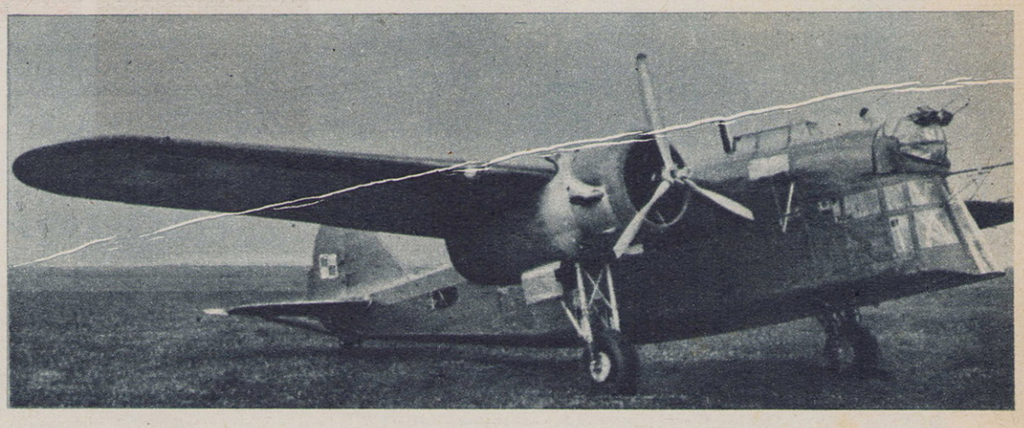
Gen Rayski w książce „Słowa prawdy o Lotnictwie Polskim" podaje zestaw podobny, z tym, że wymagane prędkości poszczególnych typów są w każdym przypadku wyższe: dla bombowców 400 km/h, dla sam. liniowych 400 km/h, dla towarzyszących 300 km/h, dla myśliwskich 450 km/h, dla pościgowych 500 km/h.

Zadziwiającą cechą tego planu są, przyjmując nawet liczby Rayskiego, niezmiernie niskie wymagania stawiane samolotom polskim przyszłości. W chwili ustalania tych osiągów w Anglii oblatywano już prototypy bombowe Vickers „Wellington" i Handley Page „Hampden", oba o prędkości powyżej 400 km/h; w Niemczech wchodził do służby He-111, osiągający prawie 400 km/h, a ulepszone, szybsze jego wersje były w stadium prób, oblatano również Do-17 o prędkości 480—500 km/h. Analogicznie wyglądała sytuacja w lotnictwie myśliwskim — w Anglii oblatywano już prototypy „Hurricane", 530 km/h i „Spitfire", ponad 560 km/h; w Niemczech wchodził już do linii wczesny Me-109 o prędkości 500 km/h. Opracowywane w r. 1936 zagraniczne warunki techniczne stawiały jako nieodzowne prędkości maksymalne dla poszczególnych kategorii samolotów, przeciętnie o 100 km wyższe od liczb podanych przez Rayskiego! U nas opracowane w tymże roku wymagania były niższe, niż osiągi oblatanych już odpowiedników zagranicznych, zbudowanych wg warunków technicznych sprzed dwóch do czterech lat.

*) Cytuję za artykułem M. Romeyki „Ze wspomnień operatora", Wojskowy Przegląd Historyczny, Nr 3, 1958 r.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

LWS-4, drugi prototyp „Żubra". Produkcyjne LWS-6 „Żubry A" były doń zewnętrznie podobne, ale posiadały podwójne stery kierunkowe. Foto: autora



„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 4-00-61—7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.).
Redaktor Naczelny — 4-24-10.

WYDAJĄ
WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

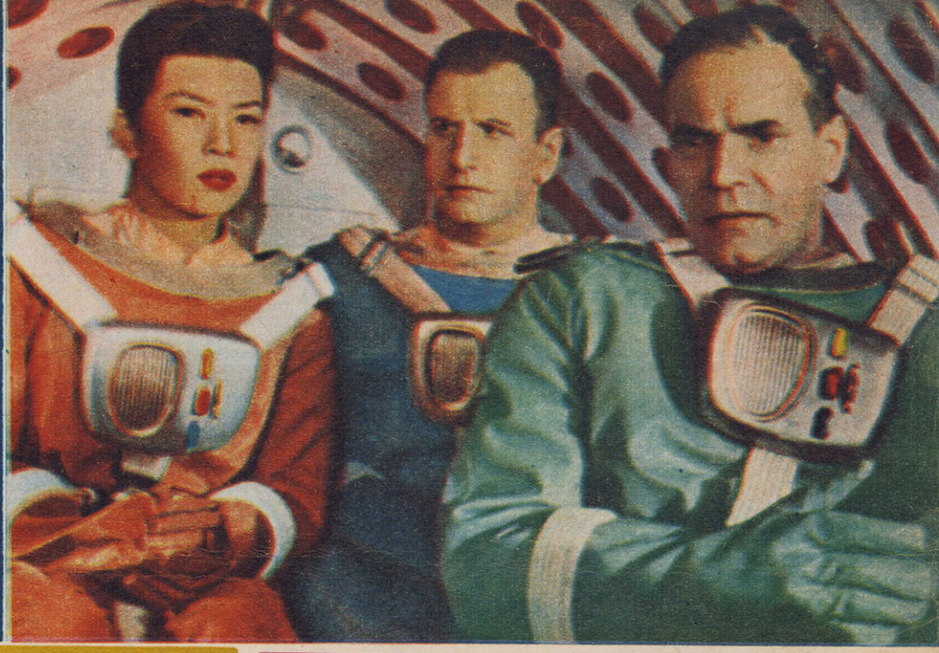
Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Egzemplarze zdeaktualizowane można nabywać w księgarni „Wspólna sprawa" w Warszawie, przy ul. Marszałkowskiej 28. Zamówienia z poza Warszawy należy kierować również do w/w księgarni. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.
NUMER PODPISANO DO DRUKU 19.XI.1959 R. **Zam. 6681/C W-16**

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

„Milcząca gwiazda"

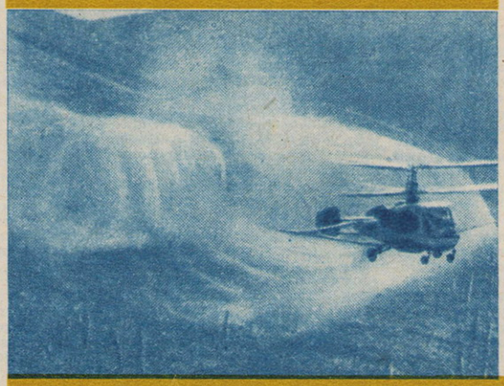
W atelier DEFY w Babelsbergu (NRD) nakręcony został polsko - niemiecki film „Milcząca gwiazda", według powieści Stanisława Lema pt. „Planeta śmierci". Film opowiada o losach międzynarodowej wyprawy, która na statku kosmicznym udała się na Wenus. Na zdjęciu: W kabinie statku podczas lotu na Wenus siedzą — japońska lekarka, niemiecki pilot i amerykański fizyk.



Nowa lotnicza Miss

Absolutną większością głosów panna Sheila Nickols została wybrana Miss portu lotniczego Londyn, fascynując jury konkursu oraz widzów imprezy swą południową, nieangielską urodą.

KA-15 OPRYSKUJE WINNICE

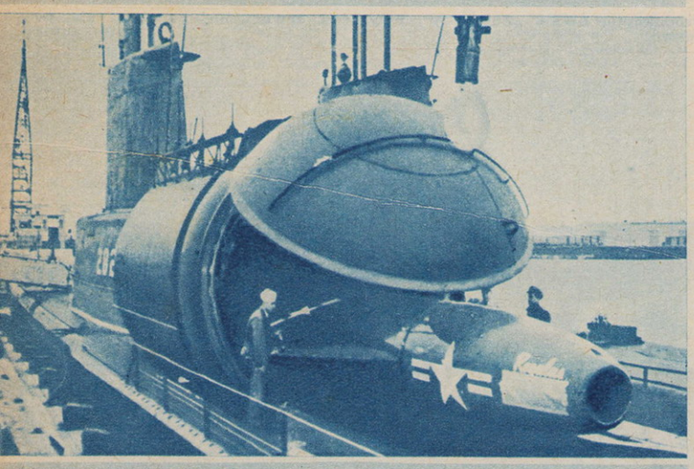


W ZSRR szeroko używa się do zwalczania szkodników roślin śmigłowce. Na zdjęciu: Śmigłowiec Ka-15 opryskuje winnice jednego z sowchozów na Krymie.

JAPOŃCZYCY O PEZETELKACH

W japońskim czasopiśmie lotniczym „Airewiew" od czasu do czasu ukazują się wiadomości dotyczące polskiego lotnictwa. M. in. ostatnio ukazała się obszerna notatka o przedwojennych konstrukcjach PZL. Na zdjęciu: PZL P-1 i P-24 F.

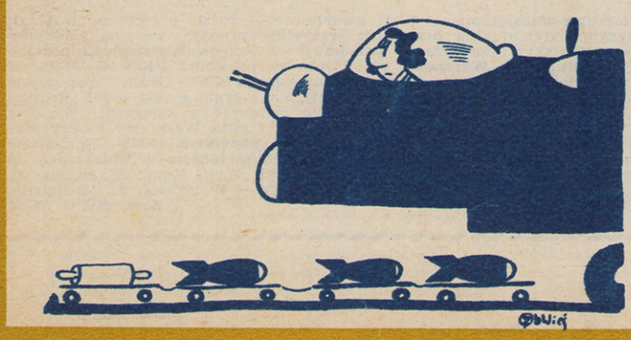
„REGULUS" NA OKRĘCIE PODWODNYM



Niektóre amerykańskie okręty podwodne uzbrojone zostały w dalekosiężne, bezpilotowe samoloty-pociski odrzutowe „Regulus". Na zdjęciu: „Regulus" wysuwa się po szynach ze specjalnie dlań zbudowanej komory na pokładzie okrętu podwodnego.

„TREBLE ONE"

Zespołem, który wzbudził zachwyt swymi ewolucjami powietrznymi na pokazach w Farnborough w r. 1939, była szesnastka angielskich „Hunterów" nosząca nazwę „Treble one". Oto jedna z efektownych figur tego zespołu, zdumiewająca precyzją wykonawstwa.



ZDJĘCIA: „Graždanskaja Awiacja", DDR, „Aero-Revue", „Aeronautics", „The Worlds Aircraft", „Airewiew".